9e Année ø N° 399 — 50 centimes. — 11 Mai 1906 ø Tous les Vendredi

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : *Les Jeux Olympiques*

Aux Jeux Olympiques d'Athènes :

LE LANCEMENT DU JAVELOT

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs
Etranger „ „ „ „ „ „ 28 ø
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ø Fermes & Châteaux ø Femina
Musica ø Jeunesse ø La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra ø Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

VOYAGES EN SUISSE

Billets div rs à Prix réduits, Aller et Retour, Circulaires.

ABONNEMENTS GÉNÉRAUX

Valables sur les Chemins de Fer et Bateaux.

Pour tous Renseignements et Brochures, s'adresser à

l'AGENCE OFFICIELLE des CHEMINS de FER FÉDÉRAUX

58, Boulevard Haussmann, PARIS.

AIGLE-LES-BAINS (Vaud), Source alcaline, Etabl. hydr., Eau salée, Eau mère. Le Gd Hôtel, entouré parcs, forêts, séjour ravissant.

BEX Centre d'excursions. Grand Hôtel des Salines. Bains salins, carboniques, de lumière, Fango. Vaste parc.

BEX-GRYON-VILLARS CHESIÈRES. Chemin de fer électrique.

GENÈVE réunit Beauté, Charme, Ressources, Salubrité S'informer : Renseig., 3, Pl. Bergues. Chemins de fer du MONT-**SALÈVE** Panorama unique sur la chaîne du Mont-Blanc.

GRISONS Chemin de Fer Rhétique (Ligne de l'Albula, 1825 m. s./m.) Ouvert toute l'année. Billets et enregistrements directs de et pour les principales gares de l'Europe. — COIRE, capitale, centre du réseau. — DAVOS, cure d'air. Centres d'excursions. Sports d'hiver et d'été. — THUSIS et la VIA-MALA, WALDHAUS-FLIMS, bains du lac. — ENGADINE : Saint-Moritz, Pontresina, Samaden, Sils Maria, Tarasp-Schuls-Vulpera. Célèbres stations climatériques et thermales. Sports d'hiver et d'été.

GURNIGEL-LES-BAINS, près Berne. Etabl. de 1er ordre. Sources sulfureuses. Altitude 1155 m. Vastes forêts de sapins.

LUCERNE RIGHI, PILATE, STANSERHORN BURGENSTOCK, ENGELBERG, LAC des QUATRE CANTONS.

LUGANO Situat. incomp. Centre de 3 lacs suisses-ital et routes St-Gothard et Simplon. A 2 h. de Milan.

MONTREUX La Perle du Léman. Centre d'excursions. Kursaal : Concerts et attractions.

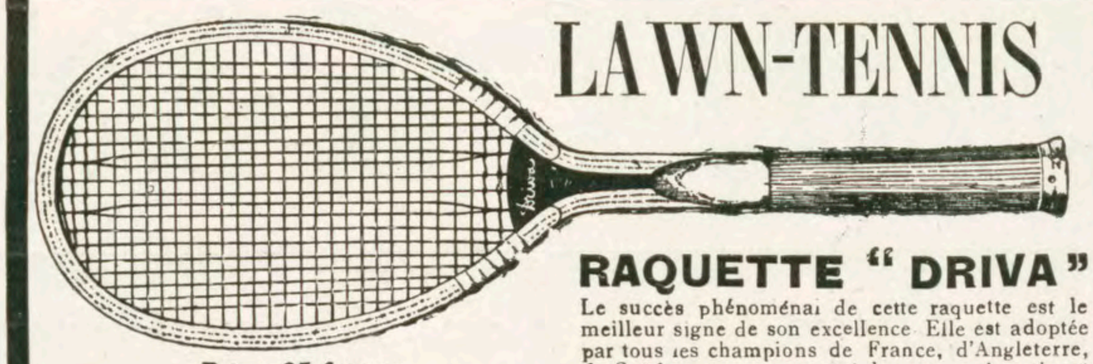
MONT-SOLEIL sur St-IMIER, Jura, 1250 m., funiculaire. Séjour climat. d'altit. Forêts sapins.

VEVEY Séjour agréable, tte l'année. Nombreuses excursions par Chemins de fer électriques, funiculaire et bateaux.

ZURICH Séjour agréab, Station intermédiaire p. excurs. Musée nation. Tonhalle (excell. orchestre), Théâtre, Variétés, Bains du lac.

ZERMATT Cies VIEGE-ZERMATT (1620m), GORNERGRAT (3136m). Hôtels SEILER : Cervin, Zermatt, Mont-Rose, Victoria, Riffelalp, Lac Noir, etc., confort moderne. Panorama grandiose. Excursions célèbres. Renseigts Cie Viège-Zermatt Lausanne et Agence des Chemins de Fer Fédéraux. 58, Bd Haussmann, Paris.

LAWN-TENNIS



RAQUETTE " DRIVA "

Le succès phénoménal de cette raquette est le meilleur signe de son excellence. Elle est adoptée par tous les champions de France, d'Angleterre, de Suède, etc., et a gagné beaucoup de prix et de championnats en France et à l'Etranger.

Prix : 35 francs

Autres raquettes, depuis **5 fr. 50**

BALLES " INTERNATIONAL "

Couvertes de drap blanc, ces balles sont soigneusement vérifiées et absolument réglementaires comme taille, poids bond et d'une qualité toute supérieure. Adoptées pour les championnats.

Prix : 16 francs la douzaine — Autres balles depuis 9 fr. 50.

CROQUET — BADMINTON — CRICKET — GOLF, etc., etc.

ARTICLES ET COSTUMES POUR TOUS SPORTS

WILLIAMS & Co Sports Athlétiques

1 et 3, rue Caumartin, Paris

FABRICANTS

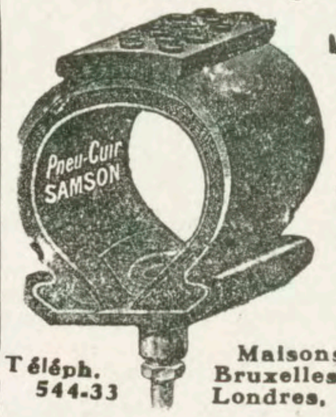
Télég. Raquettes-Paris. Téléph. 288-26

NOUVEAU CATALOGUE 1906 ILLUSTRÉ FRANCO

Pneumatiques-cuir

Samson

Breveté S.G.D.G.



Antidérapants imperforables

aussi bons pour la route que pour la ville

10, rue François-Ier PARIS

Adr. Télégr. Pneusam

Téléph. 544-33

Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève, Londres, New-York, Vienne, Milan.

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC Accepté par la Société de Chirurgie de Paris. Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue. **MEYRIGNAC**, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

CYCLES & MOTOCYCLES

de toutes Marques

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

de toutes Marques

PAYABLES EN 12 MOIS

A L'INTERMÉDIAIRE

17, Rue Monsigny, PARIS (2e)

(CATALOGUE FRANCO).

PARFUM

FLORAMYE

L.T. PIVER

PARIS

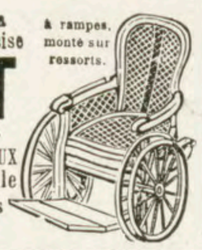
FAUTEILS DUPONT mûs par la personne assise

Fabricant breveté s.g.d.g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX à Paris, 10, R. Hautefeuille

Les plus Hautes Récompenses

à manivelles. Envoi Fco du Catalogue



à rampes, monté sur ressorts.

La Semaine Comique, par Henriot.

— Vous voilà en chauffeuse ?... Vous avez donc un auto ?

— Je prends tous les jours l'Autobus, et quand je suis sur l'impériale, il me semble que j'ai une automobile à moi !

Une nécessité s'impose, vu les progrès incessants de l'auto : créer à côté de St-Cyr et de Polytechnique une Ecole Nationale de Chauffeurs.

— Si jeune, et déjà le goût des ballons dirigeables. Peut-être se prépare-t-il comme le Comte Zeppelin de cruels mécomptes ?

Le développement de l'automobile et la création des Autobus faisant prendre aux chevaux une nouvelle direction,

COMPTOIR BISONTIN

E. Maillot

38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES

Vente directe au particulier. — Exportation

Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance

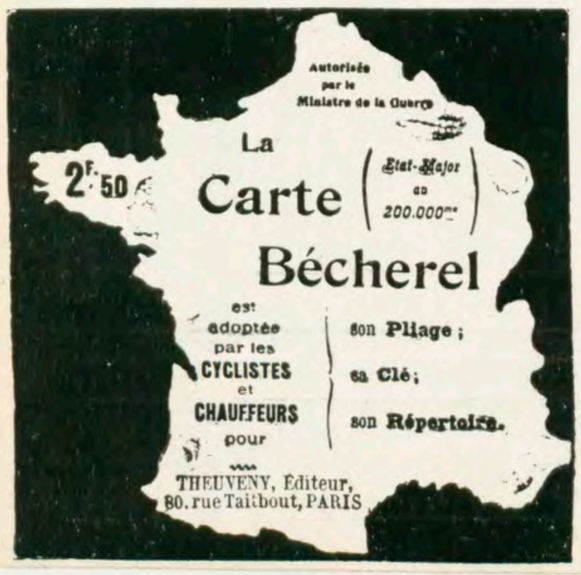
SUSPENSOIR MILLERET

élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50

pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.

BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.

LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.



Pneu-Cuir IMPERFORABLE **SANS PEUR** Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

FONTAINEBLEAU SON CHÂTEAU, VILLÉGIATURE D'ÉTÉ, SA FORÊT

AMER PICON

Tonique - Rafraîchissant

LA VRAIE BOISSON DES SPORTSMEN

DEMANDEZ UN PICON

PRENEZ GARDE, Madam

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours **dragées de THYROÏDINE BOUTY**, *et votre tail restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE **1**, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 3 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTA — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

PNEU CUIR **VULCAN**

Arrivé SEUL

CONCOURS DU BANDAGE 1905

P. BUCHILLET & C

20, Rue Brunel, PARIS

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

Supprime Copahu, Cubèbe Liquides astringents.

QUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.

113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 25

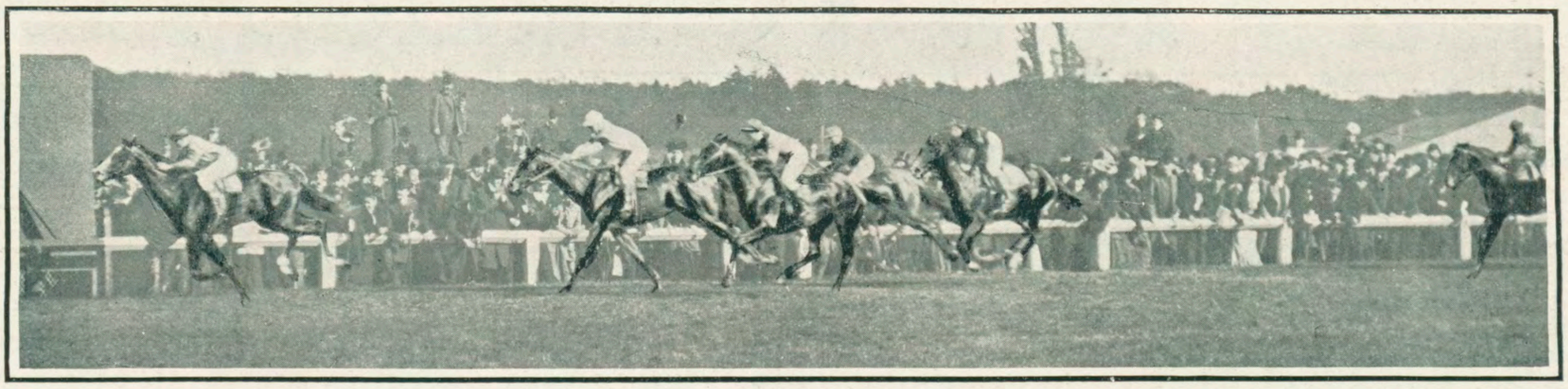
11 Mai 1906 — N° 399
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LES ESSAIS SUR LE CIRCUIT DE LA SARTHE

Les essais de vitesse se sont effectués sur le Circuit jusqu'au 30 avril. A partir de cette date ils ont été interdits de façon à éviter la dégradation des routes. Notre photographie représente à côté du racer de Teste un rouleau compresseur, au « volant » duquel se tient Rougier.

LES POULES D'ESSAI A LONGCHAMP



Eider
à M Ed. Cunnington.
(SPARKES).

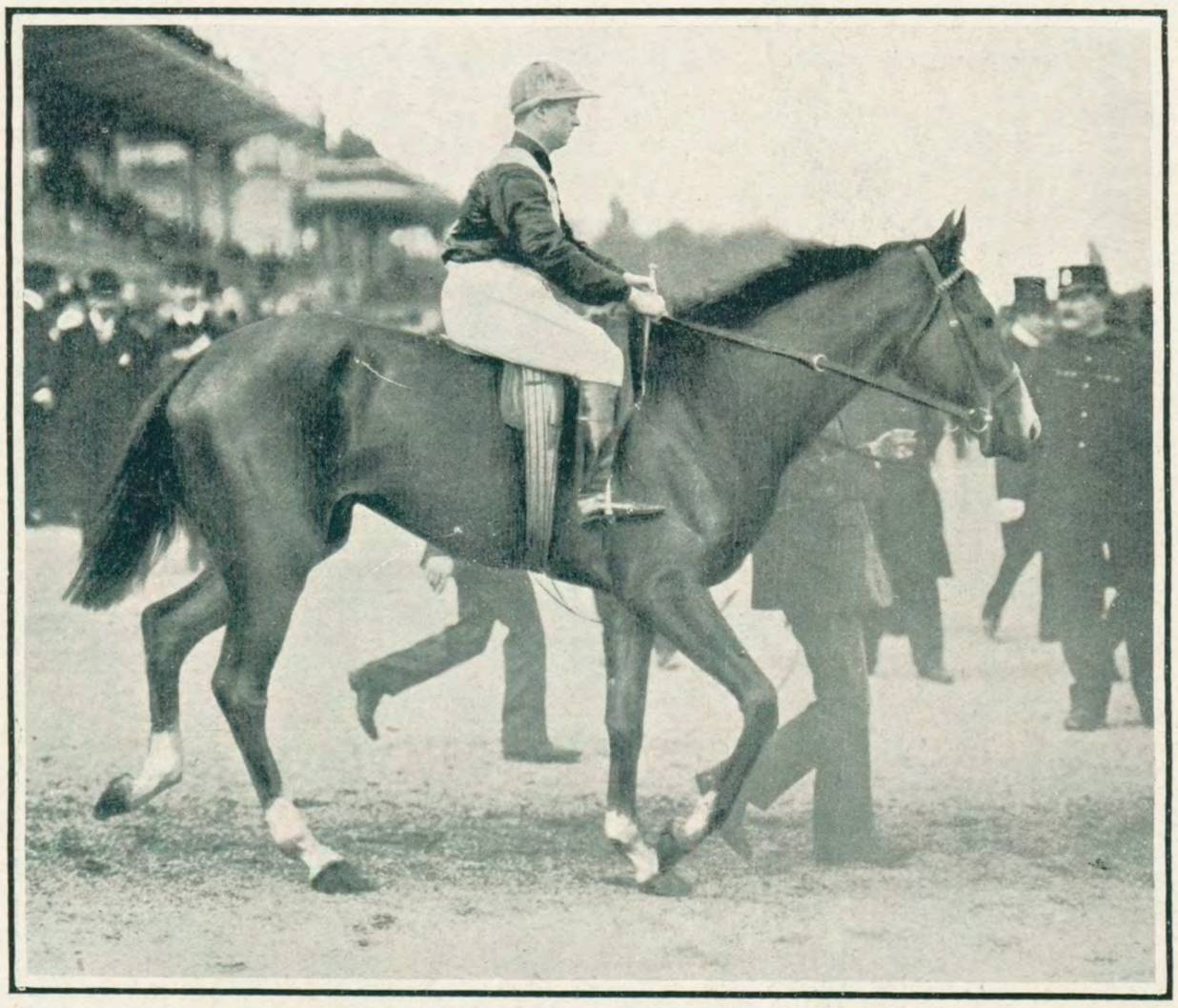
Maintenon
a M. W.-K. Vanderbilt.
(RANSCH).

Novio
au Baron de Rothschild.
(CORMACK).

Fellah
à M. Ed. Blanc.
(G. STERN).

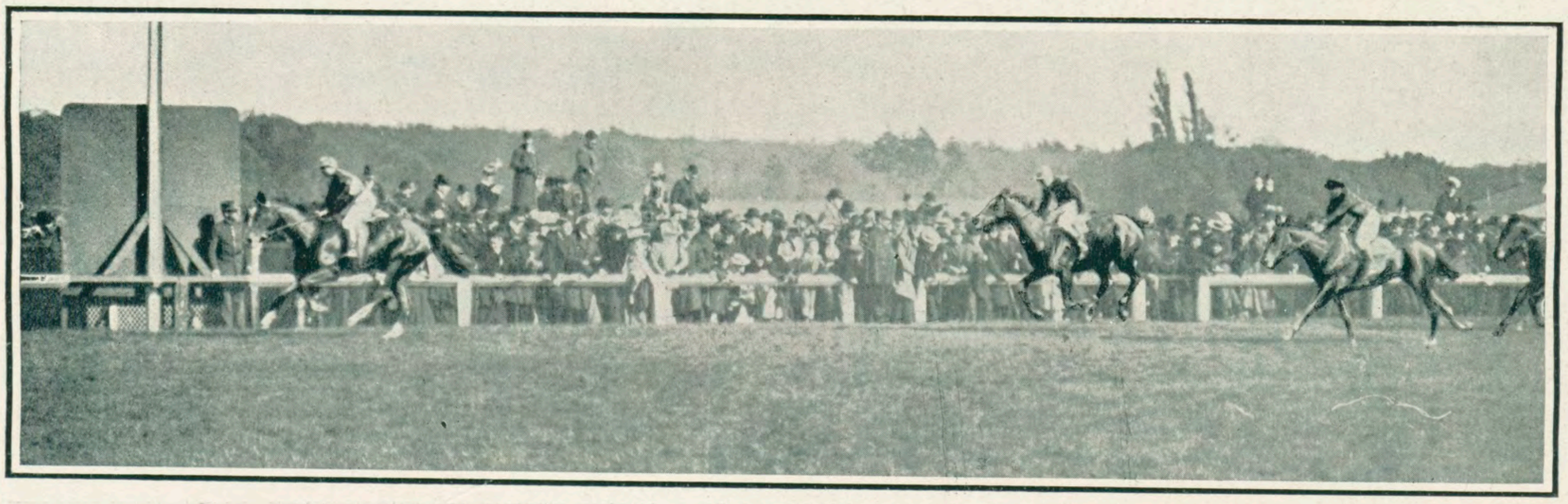
Moutlieu
à M. Vagliano.
(BELLHOUSE).

Arrivée de la Poule d'essai des Poulains (30.000 fr., en outre 5.000 fr. à l'éleveur; 1600 mètres).



La rentrée de la Poule d'essai des Pouliches
SAÏS, *par Flying-Fox et Génia. Eleveur et propriétaire : M. Ed. Blanc. Entraîneur : Denman. Jockey : G. Stern.*

Le vainqueur de la Poule d'essai des Poulains
EIDER, *par Saint-Bris et Lenroe. Propriétaire et entraîneur : M. Cunnington. Eleveur : Duc de Grammont. Jockey : Sparkes.*



Saïs
à M. Ed. Blanc.
(G. STERN).

Blue Fly
à M. Ed. Blanc.
(S. HARDY).

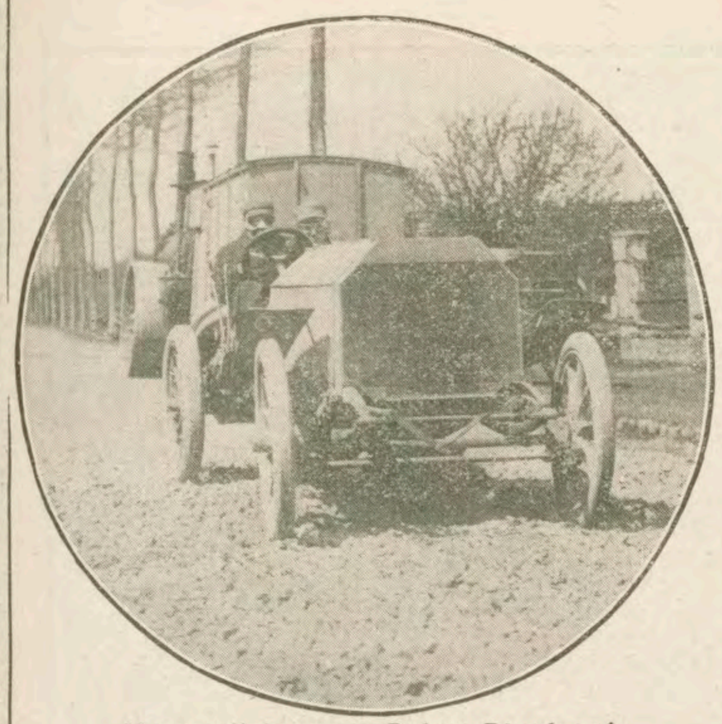
Bee Good
à M. Marghiloman.
(BELLHOUSE).

Orangerie
à M. de Brémond
(RANSH).

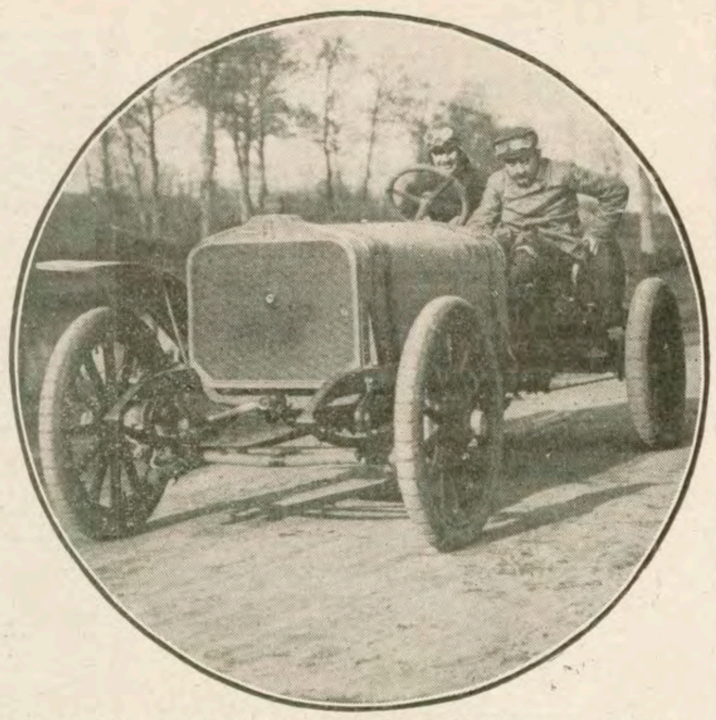
Arrivée de la Poule d'essai des Pouliches (30.000 fr., en outre 5.000 fr. à l'éleveur; 1600 mètres)

Le Circuit sur une 120 H P.

Les concurrents du Grand Prix de l'A. C. F. essaient le circuit. — Notre collaborateur, Robert Dieudonné, le boucle, à bord de la 120 H P. de Teste. — Il décrit ses impressions de vitesse. — Le circuit vu d'une voiture de course. — — —



Notre collaborateur, Robert Dieudonné, en 120 H. P. sur le circuit.



Le photographe de *La Vie au Grand Air* sur la voiture de course d'Albert Clément.

Le plaisir que j'éprouve à filer à cent quarante kilomètres à l'heure sur les routes peut paraître très discutable aux personnes timides qui avalent la poussière que soulève la voiture au passage ; quant à moi, j'avoue que cramponné à la poignée de cuir du baquet, je ressens des joies bizarres et rares que je ne me sens pas le pouvoir d'expliquer.

Grimper sur un châssis que le moteur secoue, s'installer mal au creux d'un siège barbare, à peine assez large, les jambes étalées sur la boîte à outils, les pieds entre le graisseur et le commutateur de l'allumage, une main crispée sur la trompe, l'autre accrochée à la mince lanière, parmi les pneumatiques, sentir le « monstre » s'en aller doucement, docilement, tandis que Teste, l'excellent conducteur manie le levier des vitesses, filer dans les rues du Mans, en automobilistes sages et tout à coup, devant la route qui s'ouvre, s'élancer sous les coups des quatre cylindres en folie qui trépignent d'allégresse, je confesse que ce fut pour moi une minute délicieuse, mêlée d'angoisse et de vanité.

Depuis longtemps déjà je méditais cette escapade : faire le circuit du Mans en voiture de course, et lorsque Teste m'offrit sa fidèle Panhard de l'an dernier pour parcourir les routes de la course, je n'hésitais pas une seconde à m'installer à son côté.

Les diverses espèces de spectateurs. Le public qui vous regarde passer en vitesse se compose de trois sortes de personnes ; ceux qui pour tout l'or du monde ne monteraient pas *là-dessus*, ceux qui voudraient bien et n'ont pas l'occasion et ceux qui par hasard ont l'habitude. On adopte donc pour satisfaire le regard intéressé de ceux devant qui l'on passe une physionomie qui résume trois attitudes : pour les premiers on a la lèvre un peu plissée du monsieur qui méprise profondément les réactionnaires et les traqueurs, pour les seconds, on a l'œil condescendant du fin mécanicien qui la connaît dans les coins, et que les folles vitesses ne sont pas capables de surprendre, enfin, pour les derniers, on semble la connaître encore plus, au coup de doigt minutieux qu'on donne sur le graisseur.

L'amour-propre satisfait, on n'a plus guère le temps de faire son malin, car les derniers rails sont franchis et Teste est passé en quatrième vitesse. Il ne s'agit plus d'étonner les promeneurs ; la voiture, le conducteur, le voyageur font bloc, des lunettes, des casquettes, du fracas, c'est fini ; allez donc prendre une attitude ! On a déjà quelque difficulté à conserver un équilibre.

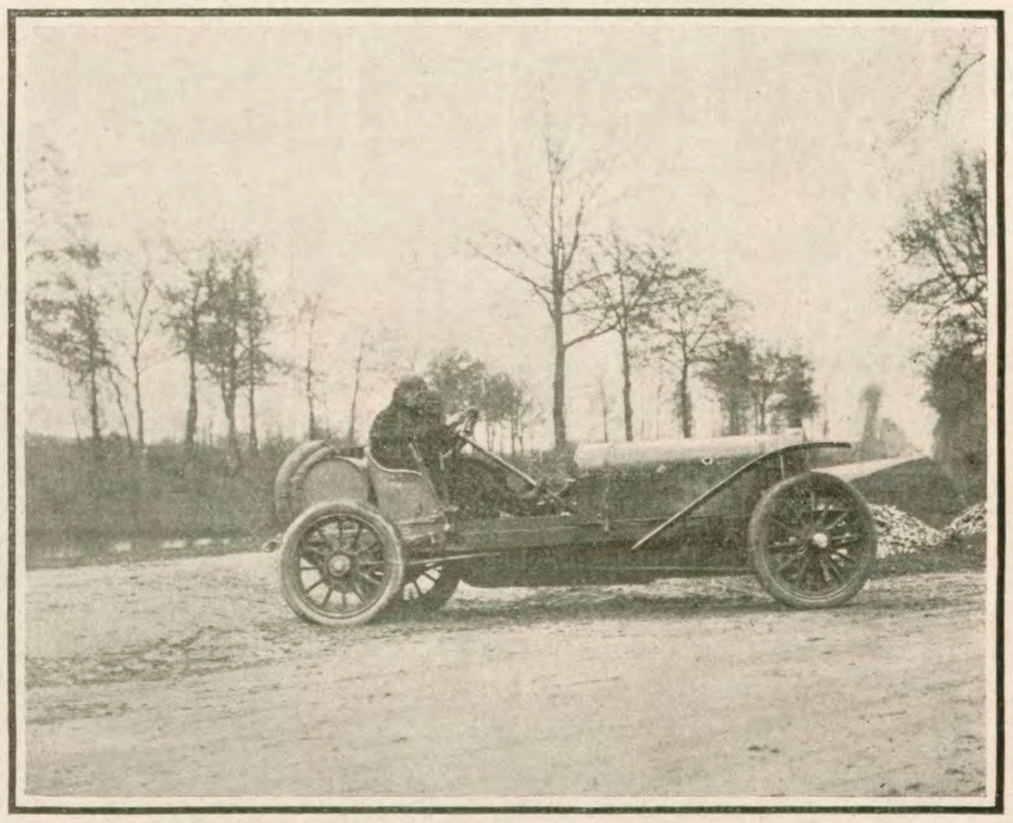
— Combien fait-elle maintenant ?

Je pose la question discrètement, pour savoir, et parce que je trouve que déjà ça ne va pas trop mal, mais mon compagnon me répond :

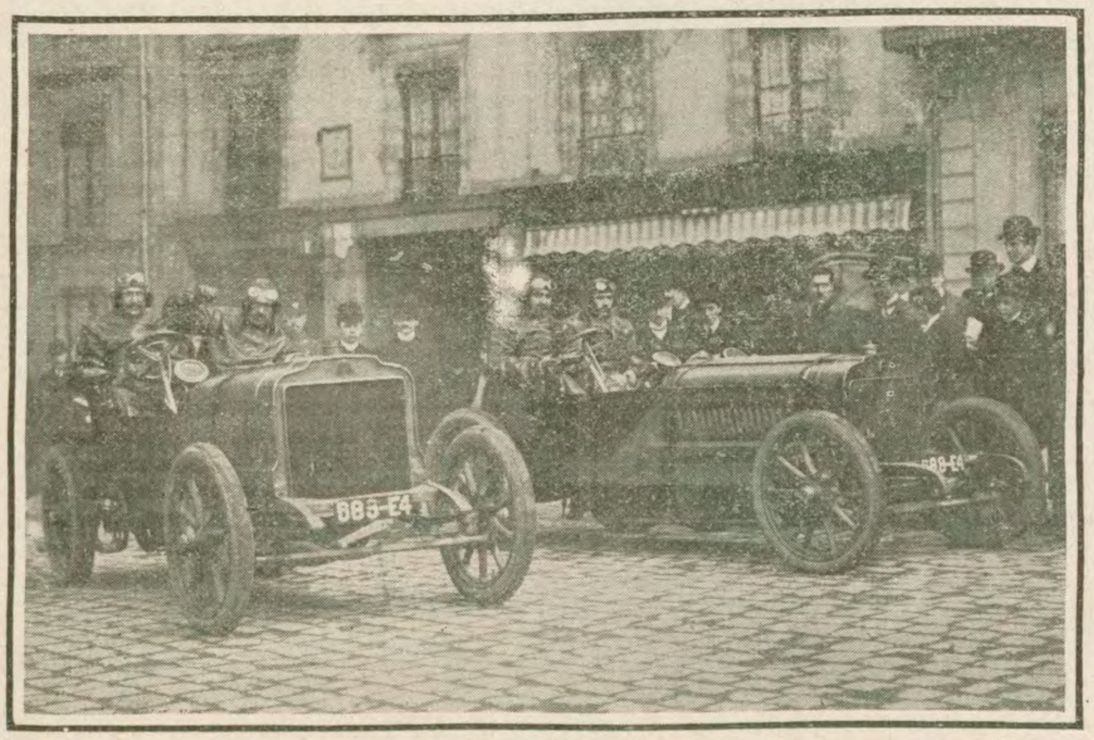
— Quatre vingt-cinq... je ne pousserai un peu que sur la route du circuit.

— Ah ! Ah !

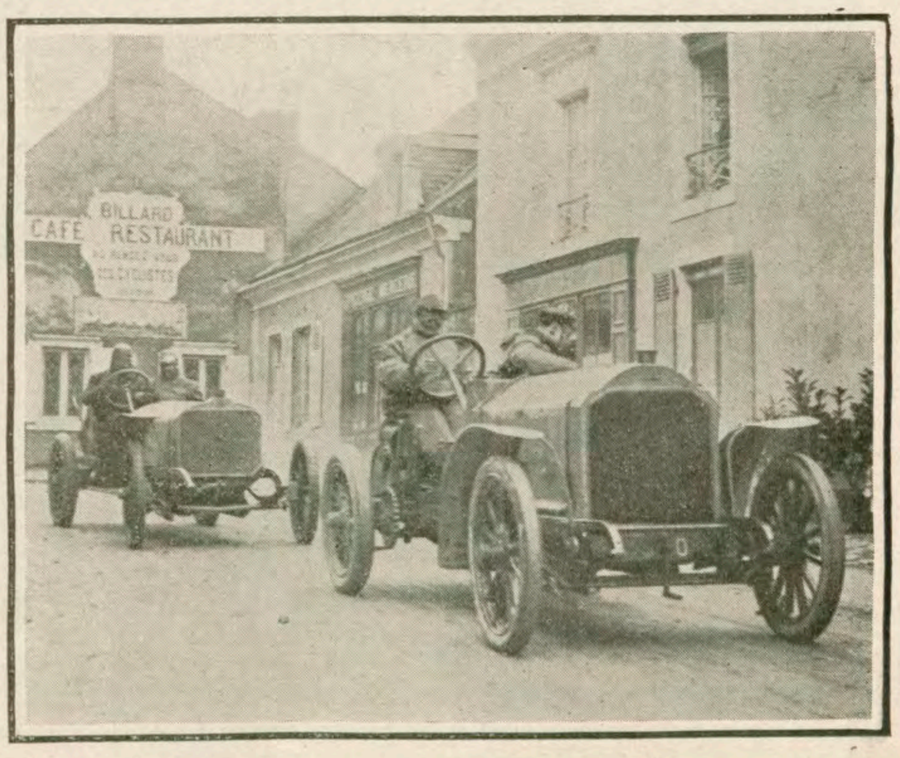
Sur le bord du chemin les gens, au tonnerre du moteur, se retournent et déjà nous sommes passés ; un chien saute, tourne, vire, frôlé par la roue, un petit chien de rien qui l'a échappé belle ; une gamine, — pourquoi, mon Dieu ? — nous fait un pied de nez au passage ; à un coup de trompe une dame qui était sur le bas côté de la route, descend dans le fossé, et jette des mots que le courant d'air emporte, mais là-bas, pas très loin, tout de suite, s'ouvre en V la route de la course ; à gauche, on vient de la Ferté-Bernard ; à droite, on va vers Saint-Calais et c'est à



Le Virage de la Fourche
Albert Clément vient de quitter la route de la Ferté-Bernard pour reprendre la route de St-Calais : le virage sera très élargi au moment de la course



La place de la République au Mans
Les Richard-Brasier conduites par Lebrun à gauche et Barillier à droite sortant du garage.



Dans les rues de la Ferté-Bernard
Les voitures de courses qui essayent le circuit se suivent et ne se ressemblent que par le bruit qu'elles font. Devant la Diétrich de Gabriel derrière Albert Clément sur sa Bayard-Clément.

la pointe de ce V que l'on virera le jour de la course. Nous filons donc vers Saint-Calais; la route est toute droite à peine ondulée, on voit tout là-bas, à cinq kilomètres peut-être, le ruban qui s'enfonce sous des arbres; le sol que le vent a séché est assez dur et sans poussière; rien devant nous, que des bicyclistes arrêtés sur les bas-côtés qui guettent les voitures de course...

Et voilà!

Teste a mis le pied sur l'accélérateur: tous les gaz, comme une bête en furie, la voiture se lance au sursaut de ses quatre cylindres entre les tapis de gazon qui bordent le chemin; elle fonce sur les côtés rageusement, dévale au creux des vallées, s'excite, s'énerve, va de plus en plus vite, docile toutefois aux mains qui la guident, souple cependant, sans à-coup, sans cahots, semblant glisser sur la route plate qui s'étend tout là-bas jusqu'au bord du ciel.

La vitesse n'exclut pas la prudence.

Et cependant nous voilà déjà en haut de la côte qui nous cachait l'horizon. Teste a fermé les gaz, car sait-on ce qu'il y a au revers... Je me félicite d'être aux côtés d'un conducteur aussi prudent, car en somme... En somme il y a à six cents mètres devant nous, dans la descente une voiture de paysan qui s'engage dans un petit virage, et tout doucement nous rattrapons le paysan et son cheval, nous le passons poliment à quatre-vingts à l'heure, allure de touriste tranquille pour redémarrer brusquement et reprendre notre course folle jusqu'à Bouloire.

A l'entrée du village, reprise de l'allure patriarcale de la bonne voiture de promeneur, plus calme même, car une six chevaux que nous venons de rattraper écrase une poule toute blanche.

Avouons que la poule l'avait peut-être un peu cherché, mais jamais je ne vis tel nuage de plumes; un paysan vint sur la route sous notre capot ramasser la bête sans récriminer, sans prendre les dieux à témoin de son malheur. Les conférences que l'on fit et les affiches placardées ont fini par persuader les indigènes que le mois de juin leur apportera une telle fortune qu'ils seraient bien sots de se plaindre pour quelques poulets ou quelques chiens mis en miettes...

La route qu'on rempierre, le passage à niveau fermé, un virage à angle droit, empêchent le coureur qui essaie la route de faire dans la petite sous-préfecture une arrivée sensationnelle.

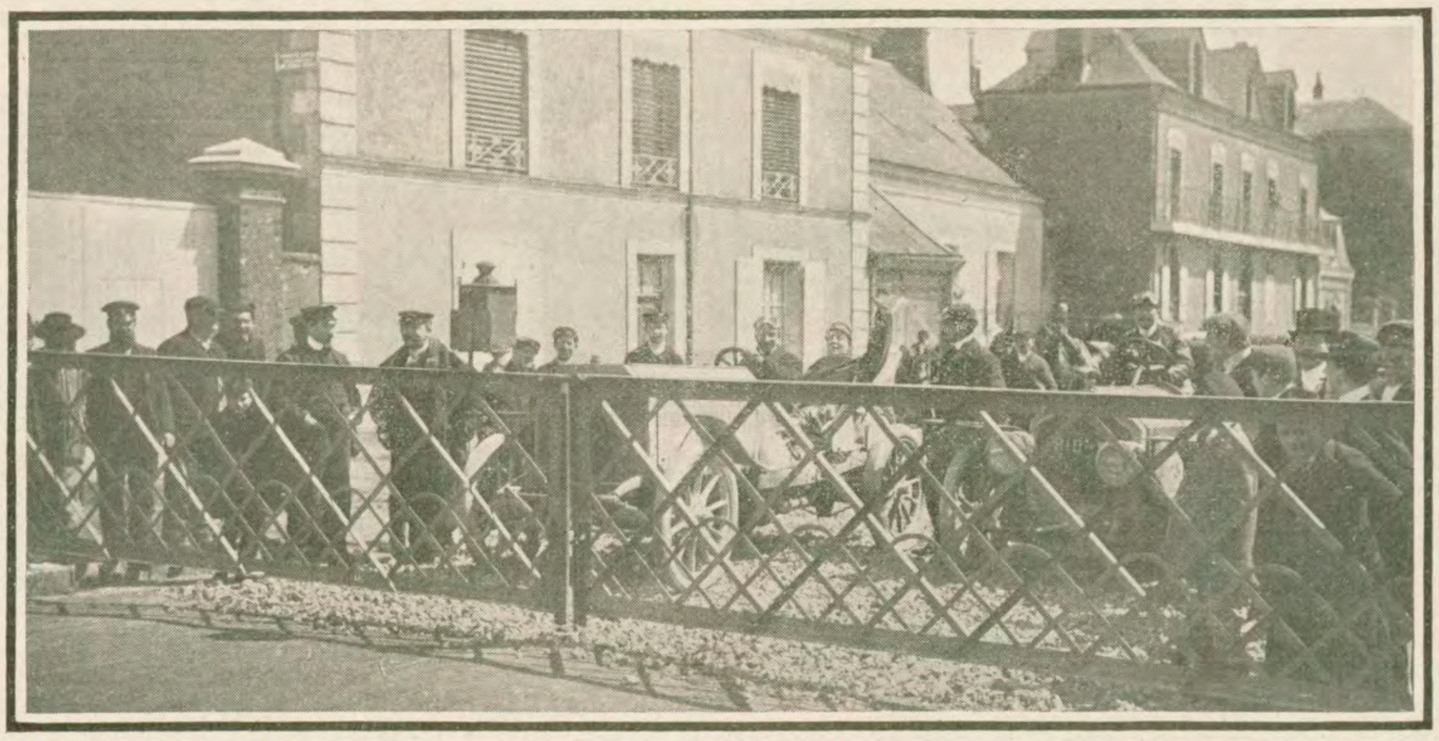
Trois virages, entre des maisons — virages que les concurrents n'auront point à faire en course, puisqu'on leur bâtira un chemin spécial — et puis la route magnifique s'ouvre à nouveau vers Vibraye.

Il y a une descente dans un bois que je recommande à messieurs les touristes: les conducteurs réputés la déclarent pas fameuse et un peu traître avec ses virages qui n'ont l'air de rien.

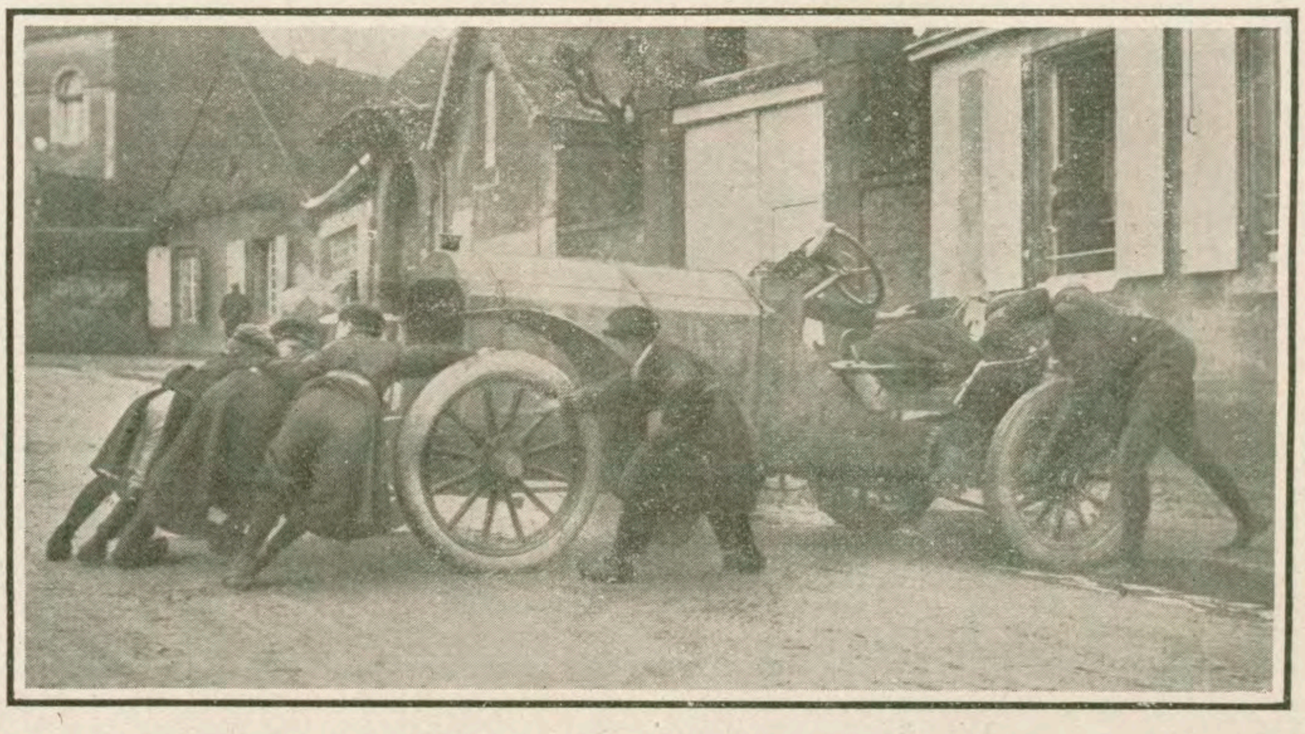
Il semble que la voiture, comme sentant l'écurie, se soit sentie plus folle de vitesse, les arbres le long des fossés semblent se frôler et, en moi-même, je me demande avec plus de curiosité que de crainte, si par hasard, la voiture quittant la route, nous pourrions passer entre deux arbres, sans nous broyer sur l'un d'eux. Et j'avoue, avec un petit frisson dans le dos, avoir éprouvé comme un vague désir d'une belle embardée, — pour voir! Heureusement, Teste ne ressent pas le même désir, et nous sommes de retour à la Fourche, sans que l'émotion suprême me soit accordée.

Et, mon Dieu, peut-être bien qu'un jour, moi aussi, je trouverai que çà ne va pas assez vite, mais je n'en concevrai pas plus d'orgueil qu'en rentrant au Mans à l'heure où l'on sortait de la grand'messe, couvert de la noble boue de la route, au fracas d'un moteur irrité qu'on arrête son fol essor. C'est alors qu'il aurait fallu m'entendre donner, à un curieux, des explications sur l'allésage, la course des cylindres, les caprices de la magnéto, explications dont le lyrisme pouvait excuser le défaut de précision...

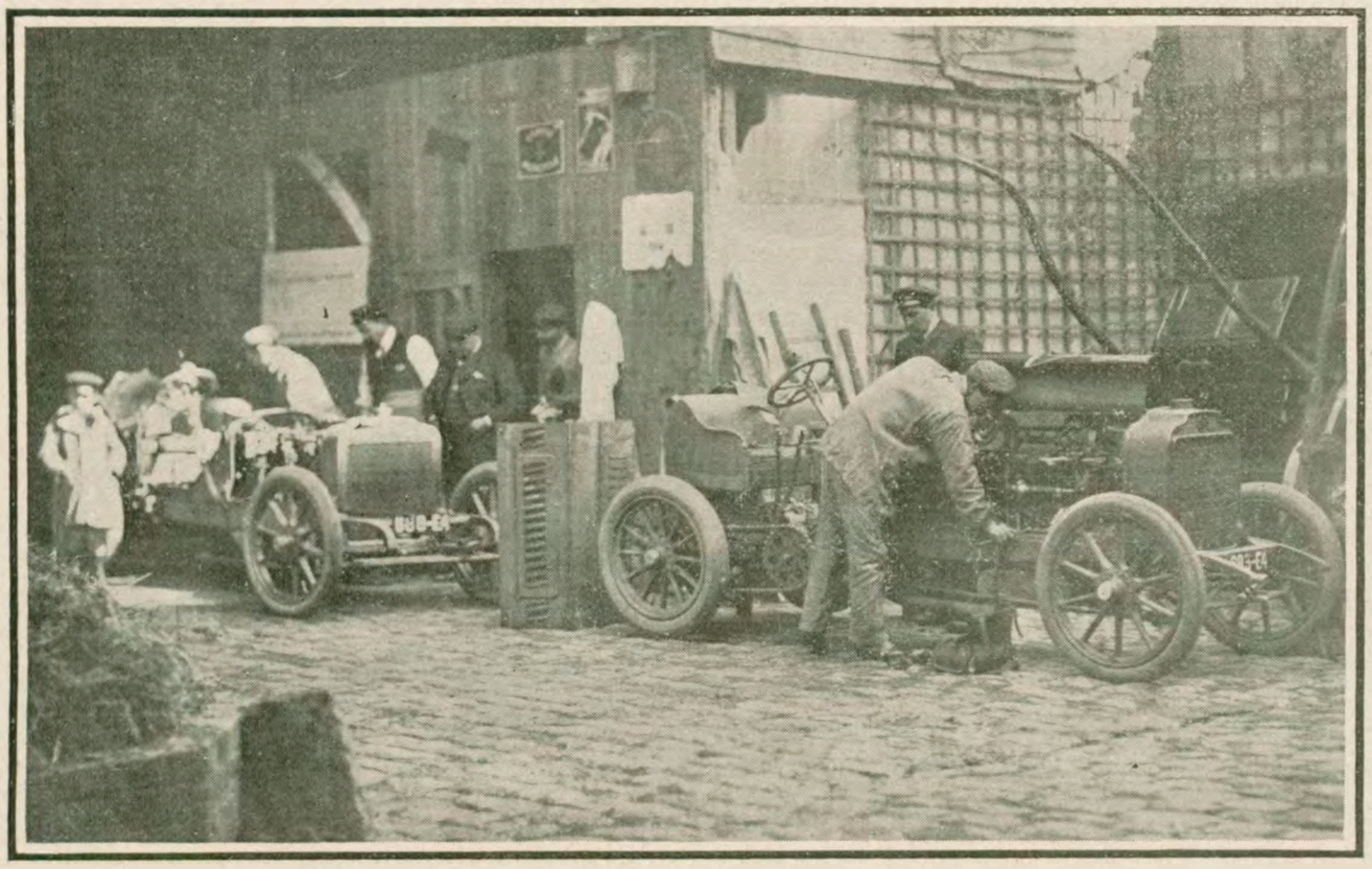
Robert DIEUDONNÉ.



Le passage à niveau de Saint-Calais
Teste sur sa Panhard et Rougier sur sa voiture de tourisme sont arrêtés par le passage à niveau fermé.



Dans les rues de Conerré.
Les gamins donnent un coup de main pour tourner la voiture de Gabriel.



(Plaques Lumière)

Le coup de fion.
Avant d'aller essayer les routes, les chauffeurs donnent à leurs machines le dernier coup d'œil.

LE CONCOURS DES ROUES ÉLASTIQUES (1)

La Roue élastique, qui vient de faire en épreuve publique, des débuts satisfaisants, n'ambitionne pas de détrôner le pneumatique ; mais avec quelques apparences de raison se créer d'importants débouchés, dont les voitures de livraison et les fiacres, hippomobiles et automobiles, ne seront pas les plus négligeables

L'IMPORTANCE du problème de la roue n'est pas niable. S'il était besoin d'une preuve nouvelle, nous la trouverions dans l'intérêt qu'a excité chez les automobilistes le récent concours de roues élastiques. Il est permis de dire que, pour leurs débuts en épreuve publique, ces dernières ont fait figure plus qu'honorable.

On connaît les inconvénients du pneumatique : il crève, il éclate, il coûte cher. En revanche, le pneu possède de remarquables qualités et constitue vraisemblablement l'amortisseur idéal. Le ressort — l'air comprimé — y est sans poids appréciable, l'élasticité se trouve tout entière au point du contact du bandage et du sol, enfin la roue obtenue est relativement légère, toutes conditions éminemment favorables. On n'aurait jamais rien cherché d'autre si beaucoup de chauffeurs n'estimaient payer trop cher ces qualités propres du pneumatique.

Cependant, allons un peu plus au fond des choses. Le pneu *boit* l'obstacle, c'est entendu, et cette formule heureuse exprime une vérité profonde, mais par quoi se mesure ce *boit l'obstacle*. Des expériences très sérieuses faites naguère par MM. Arnoux, Bourcier St-Chaffray et le commandant Ferrus, estiment qu'avec une pression intérieure de 5 kgs environ — c'est une moyenne — le bandage pneumatique avale tous les obstacles, dont la hauteur est inférieure à 17 millimètres : au delà, la roue est soulevée, et pour l'amortissement du choc, c'est la suspension du véhicule qui entre en jeu.

Les inventeurs de roues élastiques ont senti là un point faible et se sont ingéniés à augmenter ce qu'on pourrait appeler l'élasticité propre de la roue. L'un d'eux, M. Garchey, a présenté un type dans lequel l'amortissement d'un obstacle d'une hauteur inférieure à 35 m/m n'intéresse pas la suspension.

Mais revenons au concours, objet de cet article.

3 roues élastiques sur 10 purent satisfaire aux conditions d'un règlement très sévère

Rappelons succinctement les conditions de l'épreuve. Il s'agissait pour chacun des concurrents de munir de 4 roues de leur système une voiture automobile et d'effectuer en huit étapes le parcours Paris-Nice et retour, soit 2,200 kilomètres environ. Le régime des parcs fermés était mis en vigueur, tout temps de présence de la voiture hors du parc était compté comme temps de marche. Chaque voiture avait à bord un commissaire appartenant à une maison concurrente, et le rôle de ce commissaire était de porter sur son livre de bord tout ce qui pouvait renseigner le jury du concours, sur la marche de la voiture intéressée : arrêts, leur cause, leur durée, la nature des pannes, leur importance, etc. Je me hâte d'ajouter que ce système de contrôle, emprunté à certains concours de tourisme anglais et qui avait reçu, en partie, son application aux concours de Poids Lourds à Versailles, nous a donné la plus complète satisfaction.

Préalablement, les roues avaient été divisées en deux grandes classes. La première, qui avait réuni 4 engagements, comprenait les roues à jante élastique : la seconde, qui vit 6 partants, était réservée aux roues qui avaient leur générateur d'élasticité, soit au moyeu, soit dans les rayons.

Trois concurrents seulement revinrent à Paris, un de la première classe, deux de la seconde. Ils appartenaient à des catégories différentes (on avait dans chaque classe prévu deux catégories à l'alésage) et remportèrent chacun un premier prix.

Donnons les noms des trois roues victorieuses : ce sont les roues *E. L.*, *Garchey* et *Soleil*.

Les roues *Garchey* et *Soleil* sont des roues à moyeu élastique. Dans la première, une couronne pleine de caoutchouc est enfilée sur la fusée du moyeu, et en est ainsi rendue solidaire à son centre. Son profil, à la périphérie, offre une saillie, qui est pincée entre deux flasques solidaires de la roue proprement dite. On comprend comment fonctionne dans ces conditions le générateur d'élasticité lors du passage de la voiture sur une dépression ou sur une saillie de la route. Toutefois, afin d'éviter un travail anormal de ce générateur, M. Garchey, au delà d'un taux raisonnable, fait entrer en jeu la résistance à la compression de trois galets, qui servent en même temps à assurer un accouplement élastique entre la partie solidaire du moyeu et de la transmission et la partie solidaire de la bande de roulement.

Dans la roue *Soleil* le générateur à élasticité est également une galette centrale en caoutchouc solidement fixée, extérieurement et intérieurement, au moyeu et au coussinet, à l'aide de rondelles métalliques boulonnées. On conçoit que le coussinet est alors supporté par une masse élastique, dont la compression, comme la tension, s'exercent sur la paroi circulaire intérieure du moyeu de la roue.

A l'inverse des deux précédentes, la roue E. L. comprend un moyeu, des rayons, et une jante rigides. Le générateur d'élasticité est composé tout simplement de trois cercles de caoutchouc logés dans une gorge de cercle de roulement sur lesquels vient s'appuyer la jante. Celle-ci est, pourrait-on dire, suspendue à sa partie supérieure sur des anneaux de caoutchouc.

Les résultats du concours appellent quelques réflexions.

La roue élastique, c'est un fait acquis, est enfin sortie du domaine des songes. Son début officiel a été plus que satisfaisant, mais... il y a un mais, il nous paraît que la roue à ressorts a reçu un coup dont elle se relèvera difficilement. Quatre étaient au départ, deux abandonnèrent au cours de la première étape, les deux autres ne purent arriver à Marseille qu'en mauvais état. En dehors des trois victorieux, il faut faire une mention des plus élogieuses de l'automatique Ducastle, qu'une panne de moteur arrêtait sans rémission, alors qu'il avait couvert plus de 1,700 kilomètres, sans avoir été arrêté, seulement une seconde, du fait de ses bandages.

Sur la route, les roues élastiques tiennent bien : il n'y a aucune différence au point de vue confort vis-à-vis du pneumatique, et cela se conçoit, d'après ce que nous disions au début. Il était également permis de penser qu'en mauvais terrain, les trépidations seraient diminuées : ce fait a été vérifié.

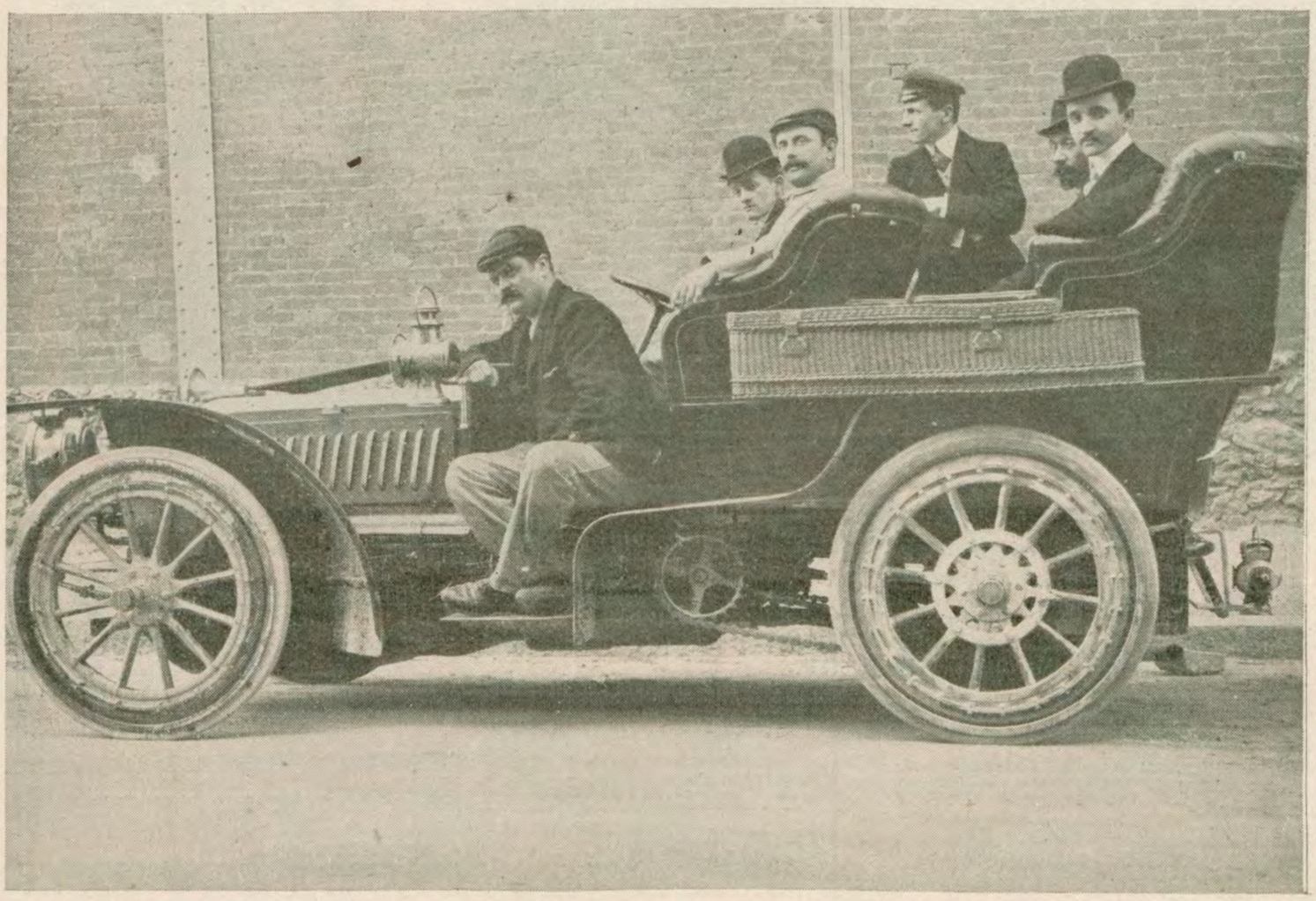
Sous le rapport du tirage, il n'y a pas de différence sensible, sauf en ce qui pouvait provenir du poids propre des roues.

L'avenir de la roue élastique. MM. Garchey, E. Lévi, Brémont (roue Soleil) sont des gens raisonnables : ils ne prétendent pas remplacer le pneu pour les vitesses élevées — leurs organes pourraient résister, mais la bande de roulement pleine s'en accommode mal : — ils pensent seulement, et avec raison, semble-t-il, trouver une clientèle suffisante chez les chauffeurs qui se contentent du 30 ou du 40 de moyenne (ce n'est déjà pas si négligeable !), ils estiment également que leurs roues sont susceptibles d'application sur les voitures de livraison et aussi sur les fiacres de la Compagnie générale — sait-on que la dépense en pneumatiques est pour cette dernière une cause de sensible diminution de revenu.

Ne trouverez-vous pas comme moi ces prétentions parfaitement justifiées ?

C. FAROUX.

(1) Voir le n° 398.



La 24 H. P. *Lorraine-Dietrich* munie de roues *E. L.* ; première du concours de roues élastiques.
Cette voiture a réalisé, huit jours de suite, sur les 2,000 kilomètres du parcours, une vitesse moyenne de 30 kilomètres à l'heure. Elle était d'un modèle vieux de trois ans, mais n'en a pas moins fait preuve, durant tout le concours, d'une admirable régularité qui lui a assuré la victoire.

Au Volant : EDMOND[1]

Par C. FAROUX

Mécanicien habile, conducteur sûr, Edmond est, de par ses qualités, un des hommes les plus favorisés par le nouveau règlement de courses, qui exige que toutes les réparations soient faites par les moyens du bord.

DANS l'équipe des trois voitures Renault qui va disputer le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France, équipe qui s'annonce comme très redoutable en raison des bruits qui courent sur les précieuses qualités des nouvelles voitures, il est permis de considérer Edmond comme un des défenseurs les plus qualifiés des intérêts des sympathiques constructeurs de Billancourt.

Sans doute, on ne saurait prétendre qu'Edmond a plus d'audace que Szisz, ni plus d'ardeur de vaincre, mais il possède peut-être davantage de sang-froid. En ce qui concerne Richer, le troisième conducteur des Renault, il nous est assez difficile de le juger, ne l'ayant jamais vu à l'œuvre, et pour cause.....

Les débuts d'un roi du volant. C'est par une voie assez détournée, comme on va en juger, qu'Edmond est venu à l'automobile. Né le 1er juillet 1880, ce gamin de Paris se suffisait à lui-même dès sa quatorzième année : il était alors peintre... en voitures à bras. Parfaitement. Comment il lâcha le seau de peinture pour la pince à oreilles et le marteau à frapper devant, la chose paraît assez obscure ; Edmond fut néanmoins pendant un temps assez court, apprenti forgeron, puis il travailla dans la chaudronnerie automobile, alors à ses débuts.

Il se trouvait ainsi attaché aux usines Bolide quand se courut la première coupe Gordon-Bennett. Le grand Jenatzy devait y piloter une voiture de la marque; il lui fallait un mécanicien. On pensa immédiatement à Edmond qui n'avait pas tardé à se faire remarquer par sa débrouillardise et son sens pratique de la nouvelle locomotion. Tous deux partirent et si, comme chacun de nous s'en souvient, ils durent s'arrêter après Chartres, la faute n'en incombait du moins ni au conducteur ni au mécanicien.

Tous deux, enchantés de leur premier contact recoururent ensemble à la fin de cette même année 1900, au meeting de Salon. Sur la splendide ligne droite qui unit Arles à Salon, la Bolide couvrit alors les 100 kilomètres en 1 heure 20 minutes, performance sensationnelle s'il en fut, si on tient compte de l'époque à laquelle elle se trouvait réalisée.

Une carrière bien remplie. Cependant, Jenatzy n'avait pas dissimulé la satisfaction qu'il avait de son mécanicien, et de son côté Edmond avait eu, à diverses reprises, l'occasion de manifester ses remarquables qualités d'adresse, d'audace et de précision. Du second baquet, il passa rapidement au premier. Engagé par la marque Darracq qui semble avoir eu la spécialité de révéler les bons conducteurs, Edmond, pour ses débuts, nous fait assister à une victoire. Il enlève dans sa catégorie (voiturettes) l'épreuve Pau-Peyrehorade, disputée sur 180 kilomètres environ.

Peu après, dans le circuit du Sud-Ouest, et pilotant encore une voiturette Darracq, Edmond se classe second, derrière l'adroit Henry Farman, devant l'intrépide Marcellin.

Puis c'est le meeting de Nice : Edmond semble jaloux de l'épithète ordinairement réservée à Girardot. Second dans le mille, second dans la dure course de côte Nice-La Turbie, le conducteur des Darracq termine second encore dans l'épreuve Nice-Salon-Arles ; c'est toujours Henry Farman qui le précède.

L'année suivante, celle de Paris-Bordeaux et Paris-Berlin, Edmond, qui, de la voiturette, est passé à la voiture légère, se classe successivement troisième dans la première de ces deux épreuves, cinquième dans la seconde. Il a occasion de prouver sa ténacité : il casse ses ressorts de suspension et son pignon de petite vitesse sur les mauvaises routes allemandes, et n'en continue pas moins après avoir fait lui-même des réparations de fortune.

En 1902, Edmond est toujours sur la brèche. Il réussit à terminer second, et cette place vaut presqu'une victoire si on veut bien songer que le premier était l'invincible Marcel Renault. Puis, c'est Paris-Madrid, Edmond termine septième.

Entre temps, Edmond a couru trois fois le circuit des Ardennes belges et disputé les Eliminatoires anglaises de 1904. Pour l'an dernier, il est passé aux usines Renault, et nous le verrons encore cette année disputer le Grand-Prix de l'A. C. F. sur un des robustes petits monstres de vitesse que les usines de Billancourt viennent d'établir. Nous le considérons comme l'un des conducteurs les plus qualifiés pour arriver à la victoire dans le circuit du Mans.

Edmond a gardé de son origine une exubérance extraordinaire d'ouvrier alerte et intelligent, mais il est, en course, d'allures plutôt taciturnes.

Il excelle à préparer une course avec soin, se révèle en toutes circonstances travailleur obstiné, connaît admirablement l'anatomie de sa voiture et est assurément un de ceux qui sont le plus favorisés par le nouveau règlement de courses.

Mécanicien habile, conducteur plein de mesure et de précision, il est parfaitement possible qu'Edmond décroche cette fois la timbale après l'avoir si souvent effleurée de ses doigts avides.

C. FAROUX.

Edmond (Plaque Lumière)

Outre qu'il est l'un de nos meilleurs conducteurs, Edmond possède une qualité supérieure et qui, d'après les nouveaux règlements de courses, doit faire de lui un favori, c'est qu'il est un mécanicien de tout premier ordre.

AVANTAGES A NOS ABONNÉS

1. Nos abonnés ont droit à une prime magnifique consistant en une parure de chemise en titre fixe, d'une valeur de 26 francs. Pour la recevoir, envoyer 3 fr. 50 pour la France, 6 francs pour l'étranger, pour frais divers.

2. L'abonnement étant de 24 francs par an et l'année se composant de 52 numéros à 50 centimes, les acheteurs au numéro payent 26 francs; les abonnés bénéficient donc d'une réduction de 2 francs.

3. Les renseignements qui nous sont demandés par nos abonnés leur sont adressés à titre gracieux, alors que nos lecteurs doivent joindre 30 centimes aux demandes de réponses par lettres.

4. Les numéros exceptionnels sont envoyés à nos abonnés sans augmentation de prix.

5. Les numéros de la Vie au Grand Air *et des autres publications Pierre Laffite et Cie qui manquent à la collection de nos abonnés leur sont envoyés à moitié prix.*

(1) Voir les numéros 385 et suivants.

L'ENTRAINEMENT AMÉRICAIN

POUR LES COURSES A PIED ET LES CONCOURS ATHLÉTIQUES

Par Geo W. ORTON

II [1]

L'ENTRAINEMENT POUR LE 100 MÈTRES

Dans un premier article, Géo W. Orton a exposé les conditions que doit réunir tout athlète pour réussir, quelle que soit la spécialité à laquelle il s'adonne. Puis, il a traité cette partie si importante de toutes les courses de vitesse : le départ. Il va nous parler aujourd'hui des courses de vitesse et en particulier du 100 mètres

Le sprinter doit s'entraîner avec le même soin que le coureur de fond. Suivre les conseils du chapitre premier et s'exercer d'abord doucement pendant une semaine ou deux. Quand l'athlète sent que tous ses muscles sont en bonne condition, il peut commencer à donner toute sa vitesse. Il est utile de s'entraîner avec méthode, suivant un programme fixé à l'avance et non d'après la fantaisie du moment. C'est ainsi qu'il faut travailler tous les jours le départ; tous les jours également on doit courir dix mètres plusieurs fois en donnant toute sa vitesse. En ce qui concerne le départ, il ne suffit pas, comme je l'ai vu faire à la plupart des coureurs français, de s'habituer à partir aussi vite que possible au coup de pistolet. Toute la volonté du sprinter doit se concentrer sur l'accélération immédiate de la vitesse. A 10 mètres de la ligne, il importe qu'il ait atteint son allure la plus vive. S'il y parvient, c'est que tous ses muscles fonctionnent harmonieusement et, pour ainsi dire, sans frottements. Trois ou quatre fois par jour, il courra 35 ou 40 mètres à toute vitesse en poussant parfois jusqu'à 60 mètres Une ou deux fois seulement, chaque semaine, il s'étendra sur la distance entière de 100 mètres à sa plus vive allure.

« Connais-toi toi-même », disait la sagesse antique. C'est surtout à l'athlète que cette devise convient. Tous les sprinters n'ont pas des aptitudes identiques. Tel d'entre eux sera très vite sur ses jambes, mais trouvera la distance de 100 mètres un peu longue. C'est généralement le cas des sprinters petits de taille Ceux-là suivront donc une préparation appropriée à leur constitution. Ils couvriront des parcours de 200 ou 300 mètres, à une allure modérée. De temps à autre, ils abattront un quart de mille. Cette méthode a pour but, en développant la force, de permettre de soutenir toute la vitesse jusqu'au but. Un autre exercice à conseiller aux hommes de cette catégorie est le suivant. Qu'ils s'élancent de la ligne de départ et parcourent 35 mètres à toute allure, puis ils ralentiront jusqu'à 75 mètres pour repartir et terminer les 100 mètres à toute vitesse. Bien entendu, les sprinters de cette complexion ne négligeront pas cependant de travailler le départ et la vitesse pure.

Ils représentent d'ailleurs une classe peu nombreuse. La plupart des sprinters n'ont pas de difficulté à couvrir toute la distance. C'est la vitesse qui leur manque. En conséquence, la pratique du départ et les pointes de 30 à 50 mètres leur sont spécialement recommandées.

D'une manière générale, le sprinter petit est très vite au départ, mais lent au but. Le sprinter grand et large, au contraire, très vite au but, se montre un peu lourd au départ et dans les 30 premiers mètres. Le premier devra parcourir des distances un peu plus longues afin de prolonger sa vitesse. Le second donnera toute son attention au départ et à l'accélération immédiate de l'allure.

Le champion du monde, M. Duffy, offre un bel exemple de l'athlète qui se connaît bien. Durant ses premières années de piste, tout le monde put constater qu'il était merveilleusement vite au départ. Jusqu'à 75 yards, il était impossible de lui tenir tête, mais il parcourait assez lentement les 25 derniers yards. M. Duffy nota lui-même ce défaut et travailla à s'en corriger. Le jour mémorable où il effectua les 100 yards en 9"3/5, les connaisseurs furent frappés autant par l'emballage impressionnant dans lequel il termina le parcours que par la puissance de son démarrage. L'athlète avait triomphé complètement de son point faible.

Autre exemple de ce que peut faire un entraînement judicieux. C'est aux conseils de son directeur, M. C. Murphy, que M. Wefers, du New-York Athletic Club, a dû son style remarquable. En 1895, eut

(1) Voir le n° 398.

Duffy

Champion et recordman du monde des 100 yards en 9 s 3/5 et selon Geo W. Orton, l'un des athlètes qui a su le mieux profiter de ses qualités naturelles et corriger ses défauts par un judicieux entraînement.

Le Départ d'un Handicap

Si l'on ne distinguait pas la poussière qui flotte encore au-dessus des petits trous creusés par les coureurs dans la piste en terre, on ne croirait pas voir le départ d'un handicap tant les quatre hommes sont bien partis ensemble.

lieu un match international entre le London Athletic Club et le New-York Athletic Club. M. Wefers était l'un des sprinters américains. Lorsque ce jeune athlète arriva à Travers Island, le club d'été du New-York AC, où il devait parfaire sa préparation, M. Murphy remarqua aussitôt que son allure était défectueuse. Wefers tenait le corps trop incliné en avant tandis que les bras s'attardaient derrière ; la foulée s'en trouvait raccourcie. M. Murphy et Wefers, lui-même, mirent toute leur attention à corriger cette mauvaise attitude. En peu de temps, ils y parvinrent si bien que l'athlète américain acquit un style excellent qui lui permit, lors de la réunion internationale, de gagner le 100 yards en 9"4/5 et le 220 yards en 21"1/5, record du monde.

Je me résumerai en disant que la course de vitesse exige de la part de l'athlète une concentration violente de toutes les forces du corps et de la volonté. Il ne doit pas être distrait du but vers lequel il vole, fût-ce l'instant de jeter un coup d'œil sur ses rivaux, car à la plus légère inattention correspond un ralentissement involontaire mais certain de l'allure : or, beaucoup de courses de 100 mètres sont gagnées de l'épaisseur d'une poitrine, ce qui représente environ le quart d'un cinquième de seconde. Et il ne faut pas beaucoup de distraction pour perdre un vingtième de seconde !

Le 200 mètres

Entraînez-vous sur le 200 mètres, en suivant la même méthode que pour le 100 mètres. Les distances entre 100 et 300 mètres se courent presque à toute allure. Il faut donc avant tout rechercher la vitesse et pour cela pratiquer les départs et les courtes distances aussi assidûment que si l'on s'entraînait en vue du 100 mètres. Parallèlement, ne pas négliger les parcours de 200 et de 300 mètres, afin de développer l'aptitude à soutenir un train très rapide. De temps à autre, un quart de mille pour acquérir de l'endurance dans le *finish*.

La meilleure tactique à suivre dans une course de 200 mètres consiste à prendre le départ à toute vitesse. Poussez à fond durant les 35 ou 40 premiers mètres, puis allongez la foulée tout en gardant quelque force en réserve jusqu'au poteau des 150 mètres. A cet endroit, foncez sur le but avec toute la vélocité dont vous êtes capable.

Pour les 300 mètres, employez une tactique analogue. Entraînez-vous seulement sur des parcours un peu plus longs.

En terminant ces conseils à l'usage des *sprinters*, je ferai une petite recommandation bonne à suivre : avant de vous exercer au brusque effort des démarrages, parcourez toujours à petite allure un tour ou un tour et demi de piste. On a vu des athlètes « se claquer » pour n'avoir pas accompli cet assouplissement préparatoire. Enfin, n'oubliez pas les leçons du chapitre précédent relatives à l'entraînement des bras et de tous les muscles du corps.

Tableau d'entraînement pour les sprinters

MARDI. — Des départs. Trois petites courses de 35 mètres à toute vitesse. 100 mètres doucement.

Une arrivée de 100 yards

Cette magnifique arrivée est celle de la finale du Championnat intercollegate de 100 yards dont Orton a parlé dans son chapitre sur le départ. Elle fut gagnée par Shick, de Harvard, en 10 s., grâce à son déboulé magnifique dans les 40 premiers mètres.

MERCREDI. — Des départs. 2 poussées sur 25 m. Une course de 60 m.

JEUDI. — Des départs. 3 petites courses de 35 mètres Un 120 mètres comme suit : les premiers et les derniers 40 m. à toute allure la distance intermédiaire en ménageant ses forces et en étendant la foulée.

VENDREDI. — Des départs. Une course de 60 m. Deux courses de 35 m.

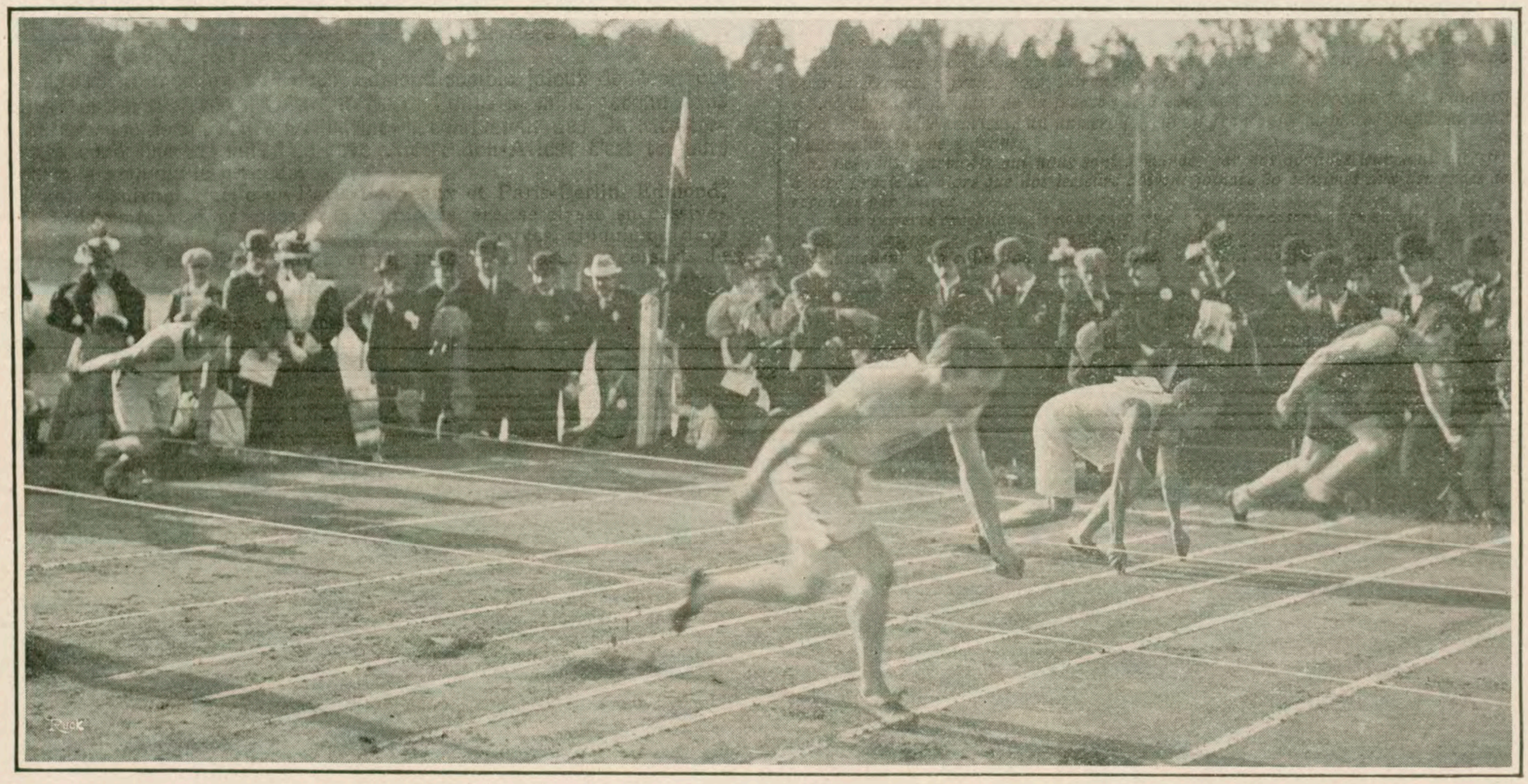
SAMEDI. — Des départs. Deux courses de 35 m. 100 m. doucement

DIMANCHE. — C'est généralement, en France, le jour du concours. S'il n'y a pas de réunion, faites quelques départs, puis un 100 m. à toute vitesse.

LUNDI. — Repos.

GÉO W. ORTON.

(A suivre.) *(Traduit et adapté par Raoul Fabens.)*



Un départ de handicap défectueux

Nous admirons moins ce départ. Celui du limitman qui a ses bouchons contre le sol a beaucoup de chances d'être rattrapé par le scratch mieux parti, moins bien cependant que le coureur de gauche du premier plan.

LES JEUX OLYMPIQUES

Nous publions les premières notes qui nous sont parvenues d'Athènes. Dans notre prochain numéro, nous donnerons une chronique complète sur l'ensemble des Jeux olympiques, sur leur organisation et sur les conclusions à en tirer.

(*De notre envoyé spécial à Athènes.*)

Le public grec est certainement l'un des plus enthousiastes d'Europe. L'arrivée de l'équipe française fut triomphale. Musiques, drapeaux tricolores dans toutes les rues, ovations, telles furent les satisfactions d'amour-propre qui nous reposèrent rapidement des fatigues du long voyage.

Une réputation de quasi invincibilité dans plusieurs sports nous avait précédés : pour le tennis, l'escrime, le tir, l'aviron, le cyclisme même nous étions favoris. En ce qui concerne le saut à la perche, on considérait Gonder comme une huitième merveille du monde. Parmi les coureurs à pied, votre collaborateur de Fleurac et Ragueneau avaient de nombreux partisans. Maspoli attirait sur lui l'attention des connaisseurs. Vraiment, les étrangers ont peut-être une plus haute idée de nos amateurs que nous-mêmes.

Bonheure aurait obtenu une bonne place à la cote pour la course de Marathon ainsi que l'Italien P. Dorando, mais cette épreuve devait être l'apanage des Hellènes. Les Grecs étaient convaincus que ce serait l'un des leurs qui renouvellerait l'exploit du berger Loys. Ils croyaient que les routes qui s'étendent toutes blanches à perte de vue, avec des fondrières à chaque pas, conviendraient mieux aux indigènes habitués à les parcourir qu'aux étrangers. Le résultat de la course déçut leurs espoirs : ce fut le Canadien Sherring qui triompha en 2 h. 51 m. 23 s. 3/5. Le premier Grec était seulement le cinquième du classement. Quant à la course de Marathon cycliste, elle constitue une grande victoire pour nos représentants. Les trois premiers étaient Français : Vast, Bardonneau Luguet, tous les trois à une longueur les uns des autres. Ce réel succès devait nous consoler des défaites de nos nationaux qui, à part Gonder, ne brillèrent pas dans les sports athlétiques.

L'organisation de Marathon manquait d'esprit sportif; celle des jeux du Stade ne laissait pas trop à désirer, cependant les pistes n'y étaient pas des plus confortables. Le spectacle qui s'est déroulé là pendant quelques jours était des plus grandioses.

Les Jeux nationaux. Nous connaissons parfaitement pour les pratiquer dans notre pays, la plupart des sports en l'honneur desquels des concours avaient été organisés. Cependant il en est deux que nous ignorons. Il s'agit du lancement de la pierre et du javelot. Peut-être pourrions-nous y ajouter le lancement antique du disque qui ne ressemble pas tout à fait à celui dont Marius Eynard est recordman du monde. Hâtons-nous de dire que sa manière était d'ailleurs admise et qu'il est vraiment regrettable que notre représentant n'ait pu venir recueillir ici les lauriers que ses performances lui auraient valus.

Le lancement du disque classique a lieu d'après la statue de Myranos. Le discobole se place sur une petite plate-forme, sorte de pupitre légèrement incliné dans la direction vers laquelle est projeté le disque. Le mouvement se divise en trois temps : placé à l'extrémité de la plate-forme, le pied gauche légèrement en avant, le pointe du droit à la hauteur du talon gauche, l'athlète a les bras repliés et tient dans la main droite le disque maintenu par la phalange supérieure des quatre premiers doigts. Le pouce est à plat. La main gauche appuie le disque sur la main droite. Dans le second temps, le discobole porte le pied gauche en arrière, rejette également les bras et tourne le tronc à droite. C'est ce mouvement qui constitue la véritable pose de l'athlète antique. Enfin, dernier temps, le discobole saute hors de la plate-forme en s'appuyant sur le pied gauche et retombe sur le pied droit en lançant le disque. Il est certain que les divers gestes fort harmonieux de ce sport mettent en relief la musculature puissante de ceux qui le pratiquent.

L'art du javelot n'est pas moins gracieux. L'arme à 2 m. 80 de long et pèse 865 grammes. Très flexible, elle est munie d'une longue pointe en acier. Il ne s'agit pas seulement de la lancer aussi loin que possible, mais encore faut-il qu'elle reste piquée dans la terre. Les Suédois excellent dans ce sport où brillaient les héros d'Homère. Le record vient d'être porté par l'un deux, Lemming, à 53 m. 49. Cet exercice offre d'ailleurs beaucoup d'analogie avec le lancement du poids. Le javelot est tenu dans la main droite, la pointe en l'air, la main gauche le maintient. L'athlète prend son élan en courant, saute sur le pied droit, prend l'appel sur le pied gauche pour retomber sur le droit en envoyant son projectile.

Quant au lancement de la pierre il est tel que le pratiquaient les Hellènes de jadis. La pierre a la forme d'un ballon de rugby et pèse 6 kgs 225. Le record est de 19 m. 65. Elle se lance comme le poids avec beaucoup plus d'élan. Une autre différence consiste en ce que, au lieu de la projeter d'une plate-forme, on s'arrête à une raie tracée par terre, raie que l'athlète ne doit pas dépasser en prenant son élan.

Ces sports, peu connus, mais qui, sans doute, ramenés par nos amateurs, vont être pratiqués sous peu, ont obtenu un réel succès. Ignorés par la majorité des spectateurs, ils ont contribué à donner un regain d'antiquité aux réunions où ils faisaient l'objet de concours, surtout dans le Stade splendide, dans le cadre le plus merveilleux que l'on puisse imaginer !

R. MOHR.

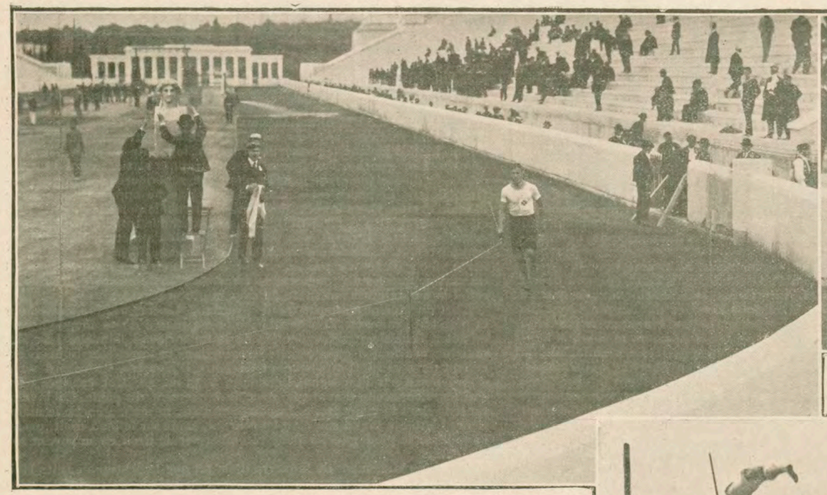
Paraskévopoulos dans le lancement du disque classique

Le lancement du disque selon le mode classique diffère de la méthode de Marius Eynard en ce sens que l'athlète ne tourne pas sur lui-même. C'est la reconstitution du sport tel qu'il était pratiqué dans l'antiquité et tel que nous le montre la statue de Myranos.

La Vie au Grand Air

AUX JEUX OLYMPIQUES

(Photographies de notre envoyé spécial)



M. Mohr, notre envoyé spécial — Barker

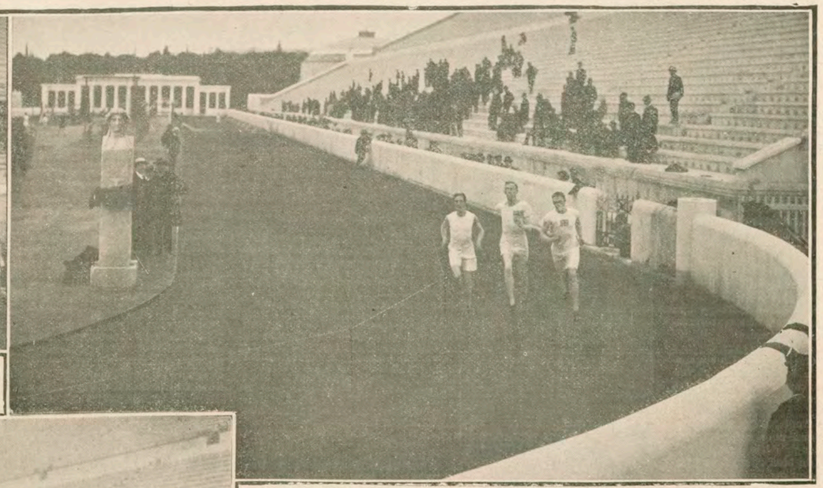
Un sprint de Barker.

Barker, le fameux sprinter australien, qui détient le record des 100 yards en 9 s. 9/10, n'a pu se classer que 3e dans la course de 100 m.

Friend

Un départ dans le Stade.

Les coureurs s'entraînent sur 800 mètres. A l'extérieur, Friend, le champion du saut en longueur avec élan, qui ne fut pas heureux aux jeux olympiques. A la corde, Ligtbody, qui fut remarqué dans les épreuves du 800 m. et du 1 500 m.



de Fleurac — Churchill — Weber

Trois grands coureurs

Notre collaborateur de Fleurac décuit nos espérances, s'entraîne ici en compagnie de Churchill, de Cambridge, recordman des 3 milles en 14 m. 34, et de Weber, de Cambridge.

Archibald — Gonder — Kountoriotis — Glover — Ligtboid — Sheridan

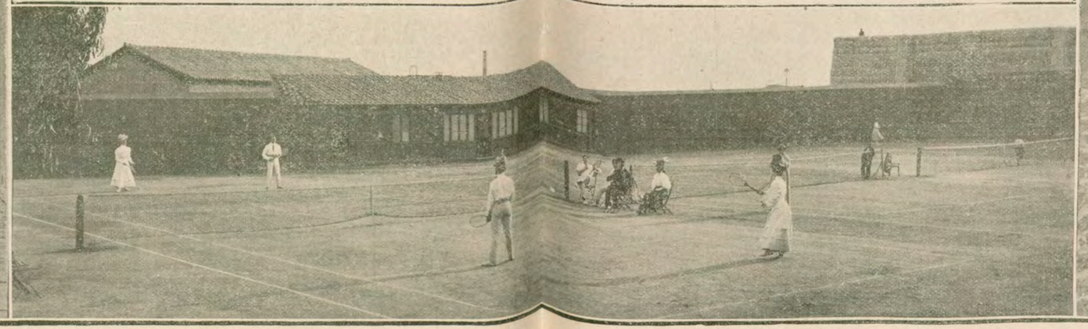
Les Grecs apprennent à Sheridan à lancer classiquement le disque.

Notre photographie représente un coin du Stade en l'on remarquera la présence de Sheridan, Américain, vainqueur du lancement du disque et du poids; Gonder, vainqueur du saut à la perche, en train de regarder sauter le coureur Archibald, Ligtboy, Américain, etc., etc.

Halmay — Markle — Schwartz — Daniels

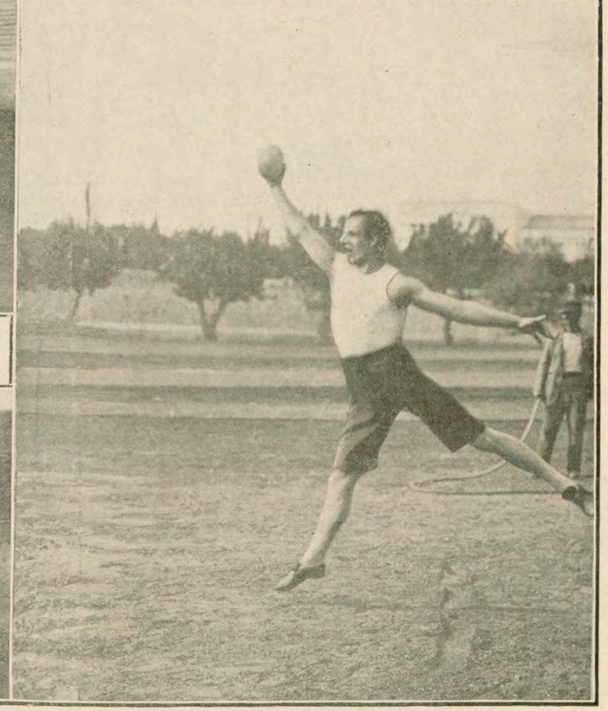
Les nageurs à Phalères.

L'équipe représentant la natation était formidable et la défaite de nos champions n'a pas lieu de nous étonner. A droite, Daniels (Américain), vainqueur du 100 m. en 1 m. 13; à gauche, Halmay (Autrichien), second de la course.



Les courts de tennis d'Athènes

Il est peu de courts de tennis qui soient susceptibles de rivaliser avec ceux d'Athènes, remarquables à tous les points de vue. M. Decugis, le triomphateur des jeux olympiques, s'entraîne en compagnie de Mme Decugis-Flameng. Ils gagnèrent l'épreuve des double-mixte.



Le lancement de la pierre.

Un sport absolument ignoré en France, qui nécessite de la part de l'athlète beaucoup d'adresse et de force. Il a beaucoup d'analogie avec le lancement du poids.

AUTOMOBILE

ABSTENTIONS SIGNIFICATIVES

Les lecteurs de *La Vie au Grand Air* savent déjà que le lot des partants dans le Grand Prix de l'Automobile-Club de France qui sera couru sur le circuit de la Sarthe compte 25 voitures françaises et 9 étrangères. Ainsi, la prodigieuse vitalité de l'industrie nationale s'affirme énergiquement.

Mais ce n'est pas à cette constatation — devenue pour autant dire un truisme — que j'en voulais venir. L'an dernier, lors des discussions plutôt chaudes, acerbes même qui s'élevèrent entre les différents clubs au sujet du règlement de la Coupe Gordon-Bennett, nos adversaires firent valoir comme argument essentiel l'importance de leur production, les progrès de leur construction et prétendaient ainsi acquérir dans une compétition internationale la même représentation que nous-mêmes.

Or, le Grand Prix est une épreuve ouverte. Quels y sont les engagements ? Ce sont ceux de 25 voitures françaises, de 3 voitures allemandes et de 6 voitures italiennes.

Où, les Anglais ? Où, les Américains ? Nous nous souvenons de l'ardeur des premiers à nous combattre, et du bluff dont les seconds se montrèrent prodigues.

N'est-ce point là la preuve, et la plus significative qui soit, de l'infériorité des constructions anglo-saxonnes. Je vise moins les Américains que les Anglais. Les premiers en effet, reconnaissent volontiers *inter pocula* que leur victoire, si les hasards de la route l'amenaient, ne serait point régulière. Mais nos voisins d'Outre-Manche ? Il y a au moins deux mois, nous recevions des courriers quotidiens d'Angleterre nous donnant les renseignements les plus circonstanciés sur les deux Napier de course. Aujourd'hui, plus personne.

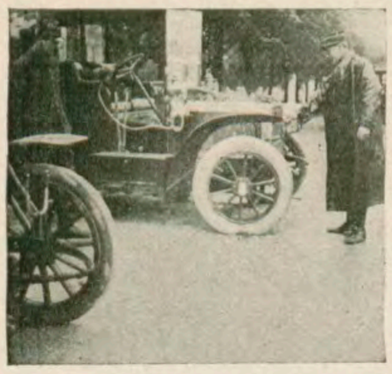
Il y a là quelque chose d'incompréhensible, car, pour un esprit raisonnable, il peut sembler certain que quelques caractéristiques propres aux Napier, qui leur furent un handicap assez lourd, leur auraient au contraire été de sérieuses qualités sur le circuit de la Sarthe. Si, même dans ces conditions, Edge et l'industrie anglaise, déclinent la lutte, comment n'y verrions-nous pas l'aveu implicite de leur infériorité ?

C. Faroux

UNE REVUE D'AUTOMOBILES

Le 28 avril, le capitaine Gentil, plus connu sous le nom de de La Touloubre a passé, à Vincennes, une revue d'automobiles.

Il s'agissait des voitures des réservistes appelés à faire leur période comme chauffeurs ; l'épreuve remporta un grand succès dû surtout à sa nouveauté. Espérons que l'utilité des véhicules mécaniques sera officiellement appréciée à sa valeur et que le temps est proche où nous posséderons un véritable corps d'automobiles militaires.



Le capitaine Gentil passant l'examen des voitures.

CYCLISME

LE GRAND PRIX DE BUFFALO

Le Grand Prix de Buffalo couru le 1er mai n'attira pas une foule de spectateurs à cause des manifestations que les uns et les autres craignaient trop pour oser sortir. Et pourtant le programme offrait un vif intérêt à cause des grands cracks qui y prenaient part.

Le vainqueur fut Kramer qui se réhabilitait de ses dernières courses en battant de justesse il est vrai son rival Van den Born. Le troisième était,. Schwab,.. Friol, dans sa demi finale, avait trop présumé de sa supériorité sur les deux coureurs de seconde catégorie qui lui étaient opposés. Rééditant la fable du *Lièvre et de la Tortue*, il partit lorsqu'il était trop

La finale du Grand Prix de Buffalo.

tard et était battu par Schwab. Espérons que ce manque de tactique et cet excès de confiance lui vaudront une belle leçon et lui éviteront à l'avenir le retour d'enfantillages indignes d'un coureur de classe.

La nouvelle équipe Kramer-Piard.

Il est en effet regrettable de voir que ce jeune champion qui possède tout pour réussir, démarrage foudroyant, pointe finale remarquable, s'amuse à vouloir battre ses camarades moins bien doués que lui, en se promenant, sans donner le moindre effort. Aucun cycliste n'est à dedaigner, qu'il observe les Kramer, les Ellegard, les Van den Born, et qu'il imite leur exemple. Jamais ils ne se sont fait battre pour les mêmes raisons que celles que nous lui reprochons aujourd'hui.

La course de tandems qui suivait le Grand Prix revint à l'équipe Ellegard-Van den Born. Kramer qui pour la première fois prenait part à une épreuve de ce genre, avait choisi Piard comme équipier. Le grand nombre de partants les empêcha de gagner. Ils préférèrent ne pas se classer plutôt que de faire l'extérieur sur une piste glissante et de risquer une chute.

Les grandes difficultés que nous rencontrons en ces temps de grève pour faire imprimer *La Vie au Grand Air* ne nous permettent pas de serrer l'actualité d'aussi près que d'habitude. Nous réclamons à cet égard l'indulgence de nos lecteurs.

RÉSULTATS TECHNIQUES

CYCLISME

Dimanche 29 avril

Vélodrome du Parc des Princes. — *Match* : 1. Friol, 2. Van den Born.

Course de l'heure derrière grosses motocyclettes : 1. Darragon (76 kilomètres 325) ; 2. Lorgeou ; 3. Mettling ; 4. Contenet ; 5. Moran.

Vélodrome Buffalo. — *Grand Prix de Buffalo* : 1. Kramer ; 2. Van den Born ; 3. Schwab.

HIPPISME

Dimanche 29 avril.

Longchamp. — *Poule d'essai des Pouliches* (1,600 m.) : 1. Saïs, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2. Blue Fly ; 3. Bee Good (9 partants).

Poule d'essai des Poulains (1,600 m.) : 1. Eider, à M. Cunnington (Sparkes) ; 2. Maintenon ; 3. Novio (3 partants).

Prix Rainbow (5,000 m.) : 1. Marsan, à M. Schenkel (G. Stern) ; 2. Strozzi ; 3. Uranie (3 partants).

Lundi 30 avril

Saint-Cloud. — *Prix Le Roi Soleil* (2,000 m.) : 1. Moulins-la-Marche, à M. J. Lieux (G. Stern) ; 2. Saint-Elme ; 3. Glouglou II (7 partants).

Mercredi 2 mai

Saint-Cloud. — *Prix Semendria* (2,100 m.) : 1. Hermonthis, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2. Préfère ; 3. Niche (8 partants).

Jeudi 3 mai

Longchamp. — *Prix la Rochette* (2,200 m.) : 1. Procope, à M. Ed. Cunnington (Bellhouse) ; 2. Hérode II ; 3. Auto da Fé (9 partants).

Prix Fould (2,400 m.) : 1. Prestige, à M. W.-K. Vanderbilt (Ransch), walk-over.

PETITE CORRESPONDANCE

Automobilisme

J. S. Louhans. — Aucune disposition n'a été prise encore à ce sujet. Dès que nous aurons du nouveau, nous vous en aviserons.

Dumas. — Votre article est très intéressant, mais trop technique pour être apprécié comme il convient.

F. P. — Venez nous voir le matin de 10 heures à midi de préférence. Nous vous donnerons tous les renseignements.

Tinot, Brest. — Les essais ont cessé afin de ne pas dégrader les routes et de permettre d'en faire la réfection à certains endroits.

Cyclisme.

U. V. C. — Pris bonne note de votre lettre. Vous recevrez une médaille incessamment.

J. S. L. — Même réponse.

Simon Lucas. — C'est bien le même coureur. Son manque d'entraînement explique ses mauvaises courses jusqu'ici.

M. D. — Dans le numéro 392 de la *Vie au Grand Air* vous trouverez tous les renseignements que vous nous demandez.

R. R. — Merci de votre article qui passera dans un de nos prochains numéros. Veuillez venir le plus tôt que vous pourrez à notre rédaction pour que nous vous fassions modifier quelques passages.

Athlétisme

U. A. du Lycée M. — Nous enverrons un photographe à votre fête.

Un groupe de pédestrians. — Patientez. D'ici deux numéros vous aurez tous les renseignements que vous nous demandez dans l'étude de Géo W. Orton.

S. I. — Vos plaintes sont peut-être fondées. Mais nous ne pouvons nous en faire l'écho dans la *Vie au Grand Air*, périodique tout à fait impartial.

Louis Gonzalès, Ajaccio. — Le meilleur ouvrage sur le jiu-jitsu est celui du commandant Ferrus.

Hippisme.

M. R. — Vous trouverez tous les documents que vous cherchez à Chantilly.

I. F. — L'emploi du sucre est excellent. Nous vous en errons d'ailleurs, si vous en faites la demande, un numéro de la *Vie au Grand Air* où a été traité ce sujet.

Un sportsman. — La foulée est de 8 m. environ. Il est des chevaux qui sont arrivés à atteindre des foulées de 10 à 11 m.

Mingaud, Nîmes. — Nous avons déjà publié de nombreux articles sur la tauromachie. Regrets. Nous ne donnons plus de cartes de correspondants.

ATHLÉTISME

NOS ATHLÈTES EN GRÈCE

Lorsque fut constituée l'équipe de coureurs à pied qui devait aller défendre nos couleurs aux Jeux Olympiques, les commentaires les plus optimistes furent émis un peu partout dans les milieux sportifs. Nous ne pouvions faire moins, avec un lot de champions pareil, que de décrocher plusieurs victoires, sans compter les accessits. Pensez donc, les Ragueneau, de Fleurac, Belin, Mallait, Bonheure et autres cracks de la course à pied étaient de la partie et à supposer qu'ils se fissent battre sur les courtes distances, ils ne pouvaient manquer de se rattraper sur les moyennes et les longues.

Hélas ! au fur et à mesure qu'arrivaient les dépêches donnant les résultats, il fallut déchanter. Non seulement, nos représentants n'ont pas remporté la moindre victoire mais encore ils n'ont figuré nulle part. Et ce que nous pouvons enregistrer *de mieux* à leur actif, c'est une place de quatrième par Belin du Coteau dans le 400 mètres et une de huitième par Roffi dans la course de Marathon. Plutôt maigre comme moisson de lauriers !

Une chose rend cette déroute plus complète et plus pénible encore pour notre amour-propre national. C'est que dans presque toutes les épreuves, non seulement nos champions se sont montrés incapables de se placer, mais encore ils n'ont pu terminer leurs courses. Pourquoi ?

Pourquoi ? je vais vous le dire et ce sera — à mon sens — la morale de cette pitoyable *tournée* (sans jeu de mots) en pays étranger. La raison de l'effondrement de nos pédestrians c'est évidemment qu'ils sont moins bons que leurs concurrents anglais et américains (La Palice lui-même vous le dirait) mais c'est aussi qu'il leur manque autre chose que la qualité. Et cette autre chose, c'est le courage et l'énergie, dont les athlètes anglo-saxons ont à revendre.

Il arrive souvent qu'on ne peut pas faire autrement que d'être battu dans une course, mais du moins on peut toujours finir. Que dis-je, on *doit* finir, surtout lorsqu'on a l'honneur de porter les couleurs et l'espoir de son pays.

Et lorsque nos athlètes auront compris que la supériorité des « bouledogues » anglais et américains réside presque tout entière dans leur farouche ténacité, ils auront du même coup comblé les neuf dixièmes de l'intervalle qui les sépare de leurs vainqueurs d'Athènes.

Victor Breyer

L. BOUCHARD PROFEESSIONNEL

L. Bouchard, l'excellent coureur à pied, est devenu professionnel. Il a abandonné la Société de Montrouge pour entrer au Club des Sports. Depuis ses débuts, il n'a remporté que des victoires, sauf à Roubaix où il se classait second dans une course de 5.000 mètres.

Le départ de la course de 5 kilomètres gagnée par Bouchard

Mais le lendemain de cette défaite il prenait sa revanche sur les mêmes coureurs et finissait premier dans le temps excellent de 16m. 31 s. pour les 5 kilomètres, dans l'épreuve organisée à Buffalo, le 1er mai.

HIPPISME

A PROPOS DES PARIS

Un sportsman des plus connus sur les hippodromes parisiens vient de se voir dresser procès-verbal par les agents de la sûreté. M. de X..., propriétaire d'une écurie de courses souvent victorieuse, s'est vu reprocher d'avoir parié à cote fixe avec des amis dont il a cité les noms.

L'intérêt de cette affaire réside en ceci c'est qu'elle diffère entièrement du procès-verbal dressé contre M. Dumiens et dont on n'a pas oublié le souvenir.

M. Dumiens avait fait des commissions au pari mutuel. Les juges ont estimé cet acte répréhensible et punissable. M. de X... au contraire prétend être resté dans les termes de la loi de 1891 en pariant à cote fixe avec des personnes qui se trouvent en relations avec lui. Il soutient n'avoir parié qu'avec ses amis et non avec « tous venants » par conséquent n'avoir pas enfreint les termes de la loi. La bonne foi de M. de X... est d'ailleurs indéniable puisqu'il faisait ses paris au vu et au su de tout le monde. D'ailleurs, bien que des lettres anonymes et de dénonciations aient été adressées au service de la sûreté, M. de X... avait l'intention de se dénoncer lui-même dans le but de trancher un point de droit.

Voilà un jugement qui intéressera tous les sportsmen.

P. M.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE MENTON-CAP MARTIN

Le Concours Hippique de Menton-Cap Martin favorisé par un temps magnifique, a remporté un grand succès. Parmi les brillants cavaliers qui y prirent part, signalons les performances du capitaine Bérille qui monté sur *Général Dewett*, a gagné treize premiers prix.

Le capitaine Bérille sur Général Dewett.

Cet officier dont les succès ne se comptent plus a fait l'admiration du public par sa maestria et sa science de l'équitation ; d'ailleurs il a établi un record avec le nombre de ses victoires obtenues avec le même cheval.

LA STATUE DE PERSIMMONS

Persimmons, le prodigieux crack de S. M. Edouard VII, dont les multiples victoires sont encore présentes à la mémoire de tous les sportsmen, vient de recevoir un hommage aussi honorifique que rare

La statue du grand crack Persimmons.

Sa statue en bronze vient d'être édifiée à Londres et les futures générations pourront admirer son image comme elles le feront de celle des grands hommes.

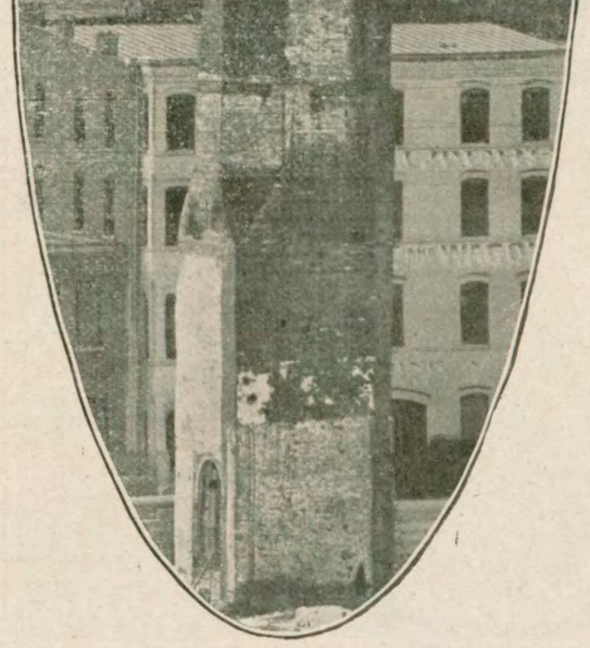
LE PLONGEUR A BICYCLETTE

Une acrobatie cycliste qui laisse loin derrière elle tout ce qui a été fait jusqu'ici dans ce genre.

Nous avons déjà vu à Paris nombre d'acrobaties sportives — si tant est qu'on puisse décemment accoupler ces deux mots — plus sensationnelles les unes que les autres : loopings de toutes les variétés, cercles de la mort, flèches humaines et tourbillons, jusqu'à ce terrible saut périlleux en automobile qui coûta récemment la vie à une jeune et gracieuse artiste.

Or, en y réfléchissant, je ne vois rien dans tout cela qui puisse être comparé comme « sensation » à la performance imaginée et exécutée par l'Américain Schreyer qui opère actuellement en Angleterre, après avoir parcouru les Etats-Unis avec un succès véritablement prodigieux.

Le cliché ci-contre expliquera d'ailleurs mieux que je ne pourrais le faire : en deux mots, Schreyer descend à bicyclette, une pente très rapide au bout de laquelle il arrive..... dans le vide, pour aller ensuite, abandonnant sa machine, plonger dans un bassin d'eau situé à quelque trente mètres de l'extrémité droit où se termine la piste aérienne.



L'un des numéros sensationnels de Schreyer.
Il pédale sur un home-trainer sur une cheminée de 60 mètres de haut.

Jeffries Fitsimmons Schreyer
Le célèbre plongeur Schreyer, devant le bassin où il plonge, est félicité par les deux célèbres boxeurs Jeffries et Fitzsimmons.

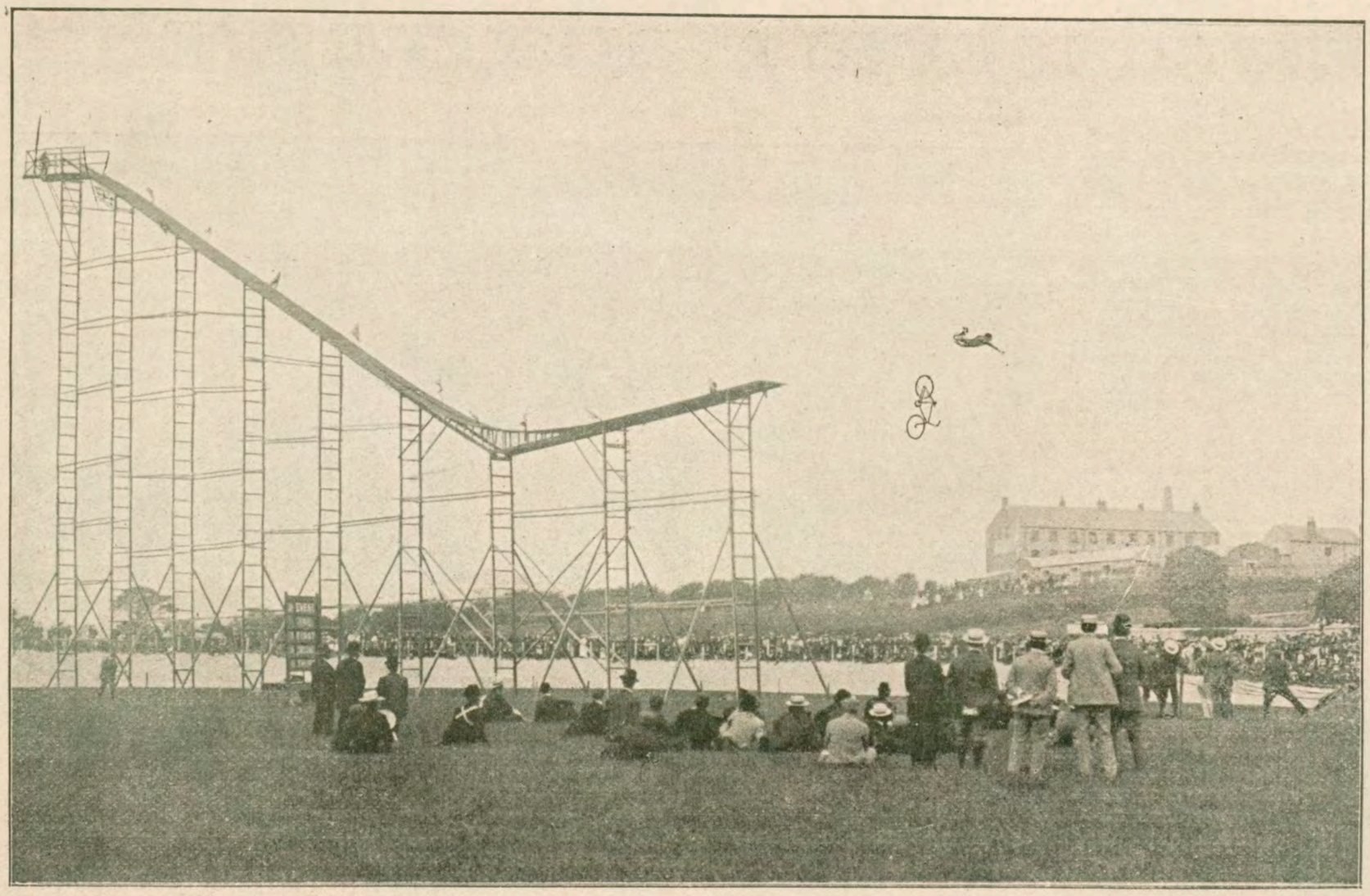
Le home-trainer sur lequel Schreyer a fait son exercice sur une cheminée pendant dix jours de suite.

Il faut, paraît-il, avoir vu exécuter ce saut invraisemblable, ce plongeon vertigineux pour se faire une idée exacte de l'effet produit. Diverses personnes qui ont vu Schreyer opérer en Amérique, entre autres les coureurs cyclistes Kramer et Moran, m'ont avoué n'avoir jamais éprouvé semblable impression.

L'adresse et le sang-froid de l'homme comparés à la machine.

Et pourtant, notre plongeur cycliste exécute cette pirouette dans l'abîme avec un calme, un sang-froid, et surtout une confiance et une sûreté qui déconcertent. De cette sûreté, on se fera une idée quand j'aurai dit que Schreyer fêtait le mois dernier son 1500e plongeon et qu'il n'a jamais eu d'accident.

Et puis, pour les gens qui ne se contentent pas d'aller voir un spectacle simplement parce qu'il est impressionnant mais qui cherchent à le raisonner en quelque sorte, il est une autre considération intéressante. Le « numéro » de Schreyer est un véritable tour de force ou l'adresse, le sang-froid et l'intelligence tiennent une large place. Ici l'homme est le maître de sa destinée, il dirige sa course et précisément parce qu'erreur ou distraction pourraient lui être fatales, son habileté le préserve d'une fausse manœuvre.



Une attraction inédite.

Schreyer à bicyclette se lance sur une piste inclinée à 30° qui se relève légèrement et grâce à la vitesse acquise il est projeté en l'air, quitte sa bicyclette et plonge dans un bassin peu profond.

D'ailleurs, ce Schreyer n'en est pas à sa première performance extraordinaire et en Amérique où il est très connu, on cite de lui des traits incroyables. C'est lui qui, voici quelques années, à Washington, avait installé au sommet d'une cheminée d'usine haute de 195 pieds (60 mètres) un *home-trainer* sur lequel il pédala pendant dix jours entiers. Le moindre faux mouvement pouvait le précipiter sur le sol et, naturellement, une foule énorme ne cessa de stationner aux alentours pour voir « s'entraîner » cet étrange cycliste.

Bien américain, n'est-il pas vrai, ce spectacle enivrant et impressionnant au possible ?

V. BREYER.

BORDEAUX-PARIS RÉTROSPECTIF

Quelques considérations à propos des courses sur route et un court historique de la plus célèbre d'entre elles qui va avoir lieu pour la seizième année consécutive samedi et dimanche prochains

VOICI, une fois encore, l'attention du monde sportif tout entier ramenée sur la plus ancienne et la plus retentissante des courses sur route. Il n'y a, en effet, aucune exagération à dire que depuis l'instant où, samedi prochain, le starter donnera, aux Quatre-Pavillons, l'envolée aux concurrents du seizième Bordeaux-Paris annuel jusqu'à celui où le glorieux vainqueur débouchera sur le ciment du Parc des Princes, tous les sportsmen dignes de ce nom suivront par la pensée les péripéties de la bataille engagée sur la route fameuse.

Car le temps (seize ans dans le sport cycliste, c'est presque une éternité) n'a fait qu'augmenter l'éclat de la course créée en 1891 par le défunt Véloce-Club Bordelais. Le cyclisme a pu pâlir devant la vogue et l'engouement de l'automobile, d'autres courses sur route ont pu se créer, dont certaines avec des allocations énormes et sur des parcours plus faciles, afin de tenter des pelotons imposants de concurrents, la formule de l'entraînement a pu se transformer radicalement avant de revenir au point d'où elle était partie, rien n'a pu entamer le prestige de Bordeaux-Paris ou faire que cette doyenne des courses cyclistes dans le monde entier ne reste pas la plus retentissante de toutes, le véritable championnat mondial de la spécialité.

Vieux souvenirs. C'est en 1891, comme je viens de le rappeler, que le Véloce-Club Bordelais, aujourd'hui défunt, mais qui occupait à cette époque la première place parmi les sociétés sportives françaises, créa Bordeaux-Paris.

Les dirigeants du fameux club, qui était alors à l'apogée de sa gloire, rêvèrent d'organiser une épreuve cycliste sur route destinée à éclipser tout ce qui s'était fait jusque-là. Après avoir examiné différents projets, ils s'arrêtèrent à penser que celui d'une course reliant Bordeaux à Paris d'une seule traite, sans arrêt, devait frapper au plus haut degré l'imagination des masses.

Stéphane

le grand stayer d'antan, gagnant de Bordeaux-Paris en 1892.

L'idée réussit au-delà de toute espérance. Il faudrait en effet se reporter à ces temps quasi-préhistoriques de l'ère sportive pour s'en rendre un compte à peu près exact. Dès que la course fut annoncée, une foule de « prophètes » la taxèrent de pure folie, ajoutant qu'aucun coureur n'irait jusqu'au bout, ou que du moins ce ne serait pas sans se reposer longuement en route. Il est piquant, n'est-il pas vrai, de rappeler tous ces souvenirs à une époque où l'art de gagner Bordeaux-Paris consiste, non seulement à marcher le plus vite possible, mais aussi à ne descendre de machine que durant les quelques secondes nécessaires pour signer aux contrôles.

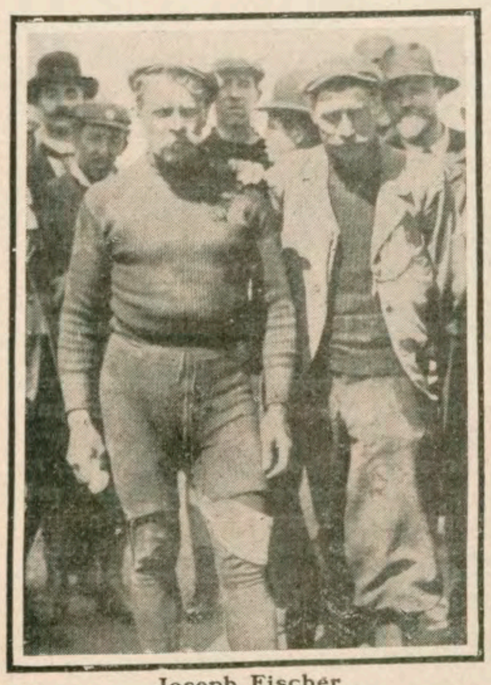
Quoiqu'il en fût, les polémiques, soulevées par ces appréciations auxquelles les faits devaient donner un si cruel démenti, redoublèrent lorsqu'arrivèrent chez nous les Anglais qui, au nombre

Lesna

gagnant de Bordeaux-Paris en 1894 et en 1901.

Arthur Linton
le regretté coureur, qui fut déclaré dead-heat avec Rivierre en 1896.

Rivierre
fit dead-heat avec A. Linton en 1896, arriva premier en 1897 et en 1898.



Joseph Fischer
après sa victoire en 1900.

Cottereau
gagnant en 1893.

Wattelier
vainqueur en 1902.

de cinq, comprenant les meilleurs champions routiers d'alors, venaient prendre part à la course. Au cours d'interviews, les deux favoris Mills et Holbein déclarèrent qu'ils comptaient couvrir la distance sans se reposer, en vingt-sept heures environ, affirmation que les moins enragés taxèrent de fanfaronnade. D'ailleurs, pour donner une idée de l'ignorance complète des masses concernant le sport à cette époque, il me suffira de rappeler un petit fait absolument historique : au contrôle d'Angoulême, le premier de la course, situé à 132 kilomètres du départ, on avait fait préparer des lits pour les coureurs, supposant bien qu'après avoir avalé cette étape, ils ne se remettraient pas en route sans prendre du repos. Et l'étonnement des Angoumois fut grand quand, le jour de la course, ils virent les leaders séjourner dans leur ville..... juste le temps nécessaire pour griffonner une illisible signature sur la feuille de contrôle.

Les quinze courses précédentes C'est le samedi 23 mai 1891, à 5 h. 1' 28" du matin — l'événement motive la précision — que fut donné le signal du départ de cette première épreuve inaugurant une succession de courses si brillantes.

La course se réduisit à un duel entre les deux meilleurs des concurrents anglais, Mills et Holbein, qui terminèrent dans cet ordre séparés par intervalle de plus d'une heure; sur des routes détrempées et sous une pluie qui ne l'avait pas quitté durant les douze dernières heures, Mills avait couvert, sans un seul arrêt appréciable, les 589 kilomètres du parcours en 26 h. 34' 57". L'événement fit sensation dans tous les milieux sportifs ou profanes. La course Bordeaux-Paris était définitivement lancée.

La seconde année vit, en même temps que l'abstention des Anglais, notre champion Stéphane battre de près d'une heure le record de Mills.

En 1893, il dut se contenter de la seconde place, battu d'une demi-longueur juste à la fin du terrible parcours par Cottereau.

L'entrée en scène des tandems devait permettre à Lesna de battre le record l'année suivante. Il fit le trajet en 25 h. 11' 7" précédant de peu un routier anglais nommé Lucas qui, presque sans soins et sans entraîneurs, fit une course restée légendaire.

L'épreuve de 1895 fut double, professionnels et amateurs partant à six heures d'intervalle. Les vainqueurs en furent l'amateur autrichien Gerger et le professionnel danois Meyer, et l'amateur abaissa le record de Lesna.

Triplettes et quadruplettes à profusion, sillonnèrent la route en 1896, en sorte que les deux vainqueurs, le regretté Arthur Linton et notre vieux champion Rivierre purent enlever trois heures au temps de Gerger. Je dis les deux vainqueurs, car à la suite d'une réclamation de Rivierre, arrivé second à moins de deux minutes derrière Linton qui s'était trompé de parcours entre Suresnes et Paris, les commissaires classèrent les deux rivaux ensemble.

Les deux années suivantes, Rivierre connut la gloire incomparable d'ajouter de nouveau son nom sur la glorieuse liste, en 20 h. 36' 46" et 20 h. 39' 1" respectivement. Dans cette dernière occasion, l'entraînement par voitures automobiles avait fait son apparition.

Il fit florès en 1899, et derrière la voiture de René de Kniff, Huret gagna le neuvième Bordeaux-Paris, dans le temps stupéfiant de 16 h. 35' 47", record inégalé depuis, et pour cause.

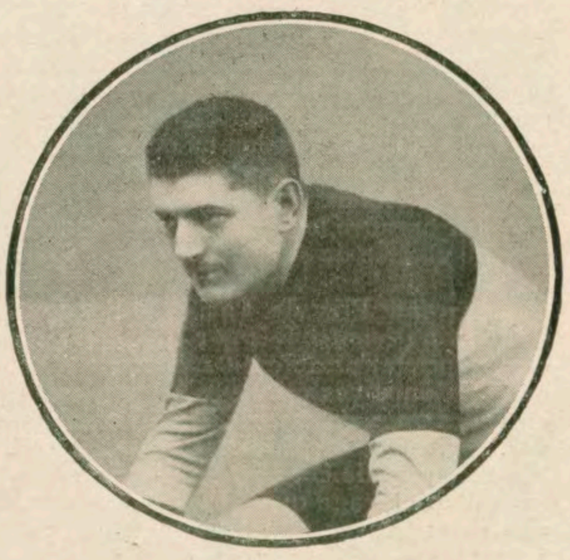
L'année suivante, vit revenir en faveur l'entraînement par simples bicyclettes. Joseph Fischer en 1900, Lesna en 1901, Wattelier en 1902, Aucouturier en 1903, Augereau en 1904 et Aucouturier en 1905, furent les vainqueurs, le meilleur temps actuel restant de 20 h. 3' 50" par Aucouturier en 1903.

Victor BREYER.

Les difficultés que nous éprouvons en ce moment, par suite de la grève, à faire imprimer la VIE AU GRAND AIR ne nous permettent point de serrer de près l'actualité comme nous en avons l'habitude. Nos lecteurs ne trouveront donc le compte rendu de la course Bordeaux-Paris automobile, qui sera suivie de bout en bout par nos photographes et un de nos rédacteurs, que dans le numéro du 25 Mai.

Gerger
gagnant de la catégorie amateurs en 1896, battant le temps du vainqueur professionnel, Meyer.

Aucouturier
gagnant de 1903 et 1905, l'un des favoris de la course de dimanche.



Huret
qui, entraîné par des automobiles, gagna en 1899, faisant le parcours en 16 h. 35 m. 47 s.

LES GRANDS ENGAGEMENTS

Par SAINT-GEORGES

Selon notre collaborateur les engagements à long terme créent une injustice ; les petits propriétaires ne peuvent défendre leurs intérêts et certains éleveurs sérieux perdent une chance précieuse dans les grandes épreuves.

Nous aviens jadis moins de courses, moins de concurrents aux grandes épreuves, un champ d'incertitude plus restreint, mais la campagne du printemps présentait assurément un intérêt plus grand pour cette simple raison que nos chevaux de tête étaient obligés de se rencontrer avant l'épreuve classique du Derby, considérée alors comme une sorte de criterium définitif. Le Grand Prix venait bien ensuite comme contre-épreuve, il permettait bien à un absent du *Blue-Ribbon* de se mesurer dans la course internationale de Longchamp ; toutefois, le résultat contradictoire même n'enlevait pas à la manche de Chantilly sa valeur. Un gagnant de Derby était un gagnant de Derby. L'auréole était bon teint.

Aujourd'hui, nous n'avons presque plus qu'un spectacle haché. Les cracks ont les meilleures raisons de s'éviter ; ou bien il se trouve que les plus en vue parmi eux manquent de grands engagements, comme *Prestige* qui n'en a pas, comme *Ganelon II*, qui ne les a pas tous. Un cheval court le prix Delâtre ; un autre, le prix Boïard ou le prix Lagrange ; un troisième choisit une Poule de Longchamp, et ainsi de suite, dans toutes les épreuves richement dotées. Il n'y aurait pas grand mal à voir partir séparément ces fusées, ces soleils et autres pièces du feu d'artifice, si nous réunissions au moins tous les vainqueurs dans le bouquet du prix du Jockey-Club.

Alors que *Prestige* vient de remporter sa onzième victoire consécutive, alors que l'on s'accorde enfin à voir en lui un grand cheval, on doit déplorer son absence de notre Derby ; qui plus est, il n'a plus à courir aucune des épreuves primordiales de la campagne de printemps et d'été. On a parlé, à ce sujet, de l'engagement tardif que les conditions de la course devraient admettre avec des exigences très onéreuses. Je ne suis point partisan d'accorder cette facilité, pour cette simple raison que les grandes écuries qui mettent dix, vingt chevaux dans les épreuves capitales auraient tout intérêt à ne plus engager qu'à la dernière heure, le droit de forfait ou d'entrée, les forfaits surtout, leur revenant bien plus cher à la longue que la somme que l'on pourrait demander.

Les forfaits reviennent très cher. Je vais le prouver par le premier exemple venu : l'année d'*Ajax*, il y eut 92.500 francs d'entrées et de forfaits ; or, comme onze chevaux coururent, cela représenterait près de 8,500 francs par cheval courant. Il faudrait donc estimer à 12,000 francs, au moins, l'entrée de la dernière heure pour être équitable, et encore le propriétaire ayant engagé dès la date primitive et se trouvant second derrière l'engagé de la dernière heure, aurait-il sujet de montrer du découragement et d'abandonner par la suite le mode le plus général d'engagement.

La solution la plus simple serait de supprimer les engagements à long terme, sauf pour deux ou trois Poules de Produits dont c'est la raison d'être. Cette façon de procéder date d'un autre âge : elle est coûteuse à l'excès.

Les engagements du Derby, du Grand Prix, ne devraient pas être acceptés avant le mois de décembre qui précède la course. Il est absurde vraiment, que sur les 189,075 francs du Jockey-Club gagné par *Finasseur*, 89,075 francs sortent de la poche des autres propriétaires. Voici M. Jean Prat, grand éleveur et propriétaire important, qui, depuis trente ans, a payé des entrées et des forfaits dans ces épreuves sans jamais gagner ni l'une ni l'autre, même le prix de Diane, bien qu'ayant eu d'excellents chevaux. Sa fortune lui permet de supporter ces échecs; mais pourquoi interdire l'accès de ces épreuves honorifiques, richement dotées, agrémentées de primes d'élevage, aux propriétaires et éleveurs qui défendent de petits capitaux? Le but de l'institution est de faire vivre l'élevage et non de ruiner ceux qui le pratiquent.

Les grands propriétaires eux-mêmes ne cessent de déplorer des charges écrasantes sans même protester en faveur de leur abolition. Comment ne pas engager dans les courses principales quand elles forment une large part du budget, quand leur renom a tant d'importance pour la valeur de l'étalon ou de la poulinière ?

Il est évident que trois ou quatre très riches propriétaires s'accommodent volontiers de ce régime ; ils ont dans les Poules la force de ceux qui peuvent prendre le plus de numéros et dont lesdits numéros ont la plus grande chance de sortir. Pour la plupart des autres, c'est un véritable leurre.

Le Grand Prix de Paris a été disputé quarante-quatre fois ; il a été gagné vingt-quatre fois par huit propriétaires ; il est revenu vingt fois à des propriétaires différents, contre des centaines d'autres qui ont engagé en vain dans ces épreuves. Il y a eu environ 1,750,000 francs répartis entre les gagnants, non pas sur les fonds publics, mais sur les fonds privés. Sept fois M. Edmond Blanc et quatre fois le baron de Schickler bénéficièrent de cet état de choses qui va à l'encontre des intérêts généraux d'un élevage que l'on doit soutenir par des ressources générales et non point grever par le despotisme des engagements à longs termes, favorables parfois aux grandes maisons, mais ennemis des intérêts de l'immense majorité. Les chiffres du prix du Jockey-Club sont encore plus éloquents.

Malgré la compensation de l'argent des places, les propriétaires peuvent payer toute leur vie de grands engagements, sans avoir la chance de jamais récupérer la moitié, le quart des entrées ou des forfaits semés stérilement çà et là. Aussi comprendra-t-on que le regretté Jules Ravaut, qui ne possédait que trois ou quatre poulinières, n'ayant pas d'ambitions excessives, n'ait jamais songé à doter ou à grever *Prestige* d'un de ces engagements qui sont pour les petits éleveurs, de l'argent jeté neuf cent quatre-vingt dix-neuf fois sur mille, d'autant que le cheval dût-il être de premier ordre intrinsèquement, n'aura jamais pour lui les atouts de l'animal entraîné dans une grande maison, avec tout ce qu'il faut pour le faire galoper.

Bien que le sort de MM. J. des Forts et le comte de Malherbe soit enviable, c'est pour des causes analogues que *Ganelon II* qui aurait été qualifié pour le prix Noailles, étant issu d'un étalon né hors de France, n'a pas été inscrit dans cette Poule et qu'il va aller courir le Grand Prix de Bruxelles, c'est-à-dire risquer des accidents de voyage, galoper sur une piste qui ne vaut pas les nôtres. Ce cheval-là, du moins, nous le verrons dans le Derby français. Mais notez bien que si, de l'autre côté du Détroit, comme ici, on voulait supprimer ces engagements à longs termes, nous pourrions avoir à Epsom, à Chantilly et à Longchamp des rencontres sensationnelles. *Prestige* à Epsom ; croyez-vous que ce ne serait pas un événement formidable, aussi émouvant que fut la présence d'*Holocauste* ou de *Jardy* contre les meilleurs d'Outre-Manche?

N'y aurait-il pas, dans la persistance de ces usages désuets, un peu d'esprit protecteur et conservateur des grandes maisons, lesquelles, en vérité, font le plus pour la gloire de l'élevage et méritent un peu d'être à l'abri d'un de ces hasards d'élevage que représente un cheval comme *Prestige* !

Il est certain que tout bon sportsman serait désolé que ce hasard, au lieu de favoriser comme cette fois le bon élevage de *La Rapée* prît sous son égide, par un caprice insensé de la fortune, quelque animal sorti d'une de ces turnes miséreuses, avides et avares, où l'on veut récolter sans avoir ensemencé. Un grand homme peut naître partout; le génie peut résider dans un corps malingre et souffreteux. Il n'en va pas de même de la bête. Le grand cheval est le fruit de lois physiques et biologiques, mieux déterminées. Un crack poussant au milieu des orties, dans un lieu misérable, c'est le fait le plus improbable du monde ; pourtant, il est possible, et ce serait la désolation des désolations, le plus pitoyable exemple et le plus exécrable encouragement que l'accident de naissance qui imposerait l'élève d'un bas mercanti à notre admiration. Cela ne s'est jamais vu. Toutes les gloires du turf ont eu des berceaux d'or, ou plus ou moins dorés ; et tout en me disant de ceux qui veulent voir le mérite récompensé dans l'élevage et non un impur numéro de loterie, nous envisagerons avec plaisir les réformes dont nous parlons plus haut dans les conditions trop lointaines des grandes épreuves.

Tous les cracks sont inscrits dans le Derby. Quoi qu'il en soit, les choses ne sont pas trop mal cette année à cet égard, puisque, *Prestige* à part, presque tous les premiers héros de la campagne, et ceux encore capables de fournir une mesure peu banale, sont inscrits dans le Derby. Ce que je dis plus haut s'applique donc plutôt aux charges dont on écrase les propriétaires qu'au danger de voir sortir souvent un *Merlin* ou un *Prestige*.

Ces charges, par ailleurs aussi, sont vraiment rebutantes pour les propriétaires. Les prix de pension ont été augmentés, et les entraîneurs disent avoir peine à vivre avec le prix des fourrages, des grains, de tout ce qu'exige une écurie de courses. C'est une question intéressante que je compte traiter quelque jour ici. Plus curieuse est celle qui concerne les jockeys Les grandes cravaches ont maintenant des exigences extraordinaires. J'espère pouvoir raconter bientôt des faits qui montrent de près les mœurs nouvelles et laissent toucher du doigt les ennuis, les difficultés auxquels le propriétaire est en butte. On verra qu'il faut avoir une âme de sportsman chevillée et boulonnée pour continuer cet ingrat métier où il n'y a presque toujours que déboires, pertes et insultes à recueillir.

Il serait donc juste, je dirais volontiers charitable aux grandes sociétés, de porter tous leurs efforts à la diminution des frais. Des entrées de 1,000 francs dans le Derby ou le Grand Prix sont excellentes pour écarter les inutiles, les gêneurs, les comparses dangereux. Mais pourquoi ces forfaits dispendieux, pourquoi, dans le prix Noailles, couru dimanche dernier, par exemple, cette poule de 500 francs pour un prix de 30,000 francs? Cela se concevait autrefois quand la valeur nominale des prix était minime et qu'on voulait, entre gens riches, faire des prix à effet qui attirassent du monde. Mais maintenant? Avec notre budget colossal, qu'est-ce que cela signifie?

Eh bien, je vais vous le dire. Cela signifie... ou, si vous le préférez, cela aboutit à des mœurs plus maritimes que sportives, à l'engloutissement des petits, dévorés par les grands, à la mort des bonnes écuries moyennes qui ont droit à la vie, à la relégation dans l'ombre de bons éleveurs sérieux à fortune modeste, qui craignent l'aventure des engagements pouvant leur retomber sur la tête et même leur briser les reins. Or, ceux-ci, remarquez-le, vendent à ceux-là.

A chacun selon son œuvre et non selon ses richesses

SAINT-GEORGES.

LE CHAMPIONNAT DU CHEVAL DE CHASSE

Malgré le mauvais temps, le championnat a fourni un bon sport. === M. de Marolles enlève le premier prix. === L'amélioration du cheval de chasse.

Il fut un temps, pas bien éloigné, où un mordant écrivain sportif pouvait écrire : « En Espagne on finit les vieux chevaux dans les courses de taureaux et dans les marais de sangsues ; en France c'est à la chasse qu'on leur extirpe leur dernier galop ».

Mais voici que la Société Française hippique a, depuis deux ans, créé une épreuve de « présentation » réservée aux « hunters », une autre aux« hacks » ; voici aussi que la Société équestre *l'Etrier* a eu depuis deux ans l'idée excellente et très juste de convier les veneurs à un « championnat du cheval de chasse ». Comme bien d'autres, le Baron du Teil de Havelt président de la Société Française hippique de son côté, le Comte Maurice de Cossé-Brissac, président de *l'Etrier*, ont pensé qu'il était non seulement utile, mais indispensable, de rappeler aux veneurs « ayant le bouton », comme à ceux qui se contentent de suivre les laisser-courre de nos modernes équipages, qu'il existait un type de cheval de chasse, et que le cheval de chasse devait être capable de fournir en terrain varié un « parcours de chasse ».

Les deux épreuves, celle du Concours hippique et celle de *l'Etrier*, loin de se nuire, se complètent.

Les deux premiers championnats du cheval de chasse ne furent que des rallye-papers ; celui de cette année fut un drag que dirigea avec sa compétence de « master of hounds » palois M. de Salverte.

Le " master of hounds ", M. de Salverte, et la meute qui a pris part au drag.

Ce que doit être le cheval de chasse Il est évident que dans la réalité, nos veneurs, en France, ne sautent jamais, à part de très rares exceptions — comme à Pau — des obstacles très durs, pour cette bonne raison que dans la plupart des forêts où découplent les équipages de cerfs, de chevreuils ou de lièvres et les vautraits de sangliers, il n'y a que très peu d'obstacles. Le rôle du cheval de chasse se borne ordinairement à couvrir deux ou trois fois la semaine — pendant la saison — une dizaine de lieues dans une moyenne de trois heures aux trois allures. Il suffit donc qu'un cheval — pour devenir cheval de chasse — soit en bonne condition et d'une conduite facile, ait du fond, un bon tempérament et que le cavalier qui le monte soit raisonnable et expérimenté. Aussi a-t-on un peu trop négligé le « modèle », nos modernes cavaliers se figuraient aisément que tout cheval pouvait être cheval de chasse, aussi vit-on dans les premières présentations de « hunters » à l'Hippique comme aux premiers « Championnats » de *l'Etrier*, les modèles les plus disparates, qui n'avaient de « hunters » que le nom ; un poids léger prenait une « claquette » quelconque, un poids lourd, un cheval ayant du « gros » à cause de cette erreur très répandue, que tous les chevaux ayant du gros portent bien poids —. Oh ! certes, quelle que soit sa race, sa taille et son modèle, le cheval qui a de bonnes jambes, de bons poumons et un bon tempérament avec un train moyen sera toujours suffisant pour chasser aux environs de Paris, où il sera toujours assez vite et pourra toujours passer partout.

Mais on avait — et on a encore, hélas ! — trop l'habitude parmi les amateurs de chasse à courre, d'acheter un cheval pour la saison seulement, quitte à le vendre au mois de mai pour le fiacre ou pour la boucherie, ou même d'en louer un ou deux dans certains de ces établissements qui se sont fait une spécialité de ce genre de location. Grâce à l'Hippique, grâce au championnat du cheval de chasse, déjà nombre d'amateurs ont un *vrai* cheval de chasse comme type et comme allures.

Le Jury du championnat était composé d'écuyers connaissant bien le cheval et sachant s'en servir. MM. Caze de Caumont, Coche de la Ferté, G. Desurmont et Henri Liévin, ce dernier vainqueur d'un championnat précédent, assisté de M. Rensing, vétérinaire de *l'Etrier*.

Le 1er prix, un objet d'art de la valeur de 1,000 francs, plus le montant des entrées, a été pour *Dridnight*, hongre bai, pur sang, à M. de Marolles.

Le 2e prix, objet d'art, pour *Lampiter*, hongre cap-de-maure, à M. Baudrier.

Le 3e prix, objet d'art, pour *Rovigo*, hongre bai, pur sang, à M. J.-M. Brodin.

Une médaille de vermeil est décernée aux cinq chevaux suivants : *Fly*, jument baie, à M. Lucien André, montée par M. René Liévin ; *Législa-*

M. Baudrier, second, sur *Lampiter*, hongre cap-de-maure.

Le gagnant, lieutenant de Marolles, sur *Dridnight*, hongre bai, pur sang.

teur, hongre bai, pur sang, à M. R. Driard ; *Léda*, jument r uanne, à M. H. Balaiseaux ; *Vert Galant*, hongre alezan, pur sang, monté par le comte M de Fontarce, et *Ripolin*, hongre bai, monté par M. R. Gignoux.

Les noms des vainqueurs ne sont pas de ceux que l'on rencontre habituellement sur les programmes de concours hippique. Quant aux chevaux montes par les concurrents, et quelques-uns ont paru sur le turf, la plupart servent à leurs propriétaires comme chevaux de chasse. Il me semble que les veneurs, que les maîtres d'équipages, tout au moins ceux de la région parisienne devraient tenir à honneur de prendre part au championnat du cheval de chasse, la plupart ont des hunters d'un beau modèle habitués aux parcours que demandait le règlement. Ce serait un très bon exemple et un encouragement précieux pour les organisateurs d'épreuves aussi utiles et aussi sportives que celle que nous donne *l'Etrier* en forêt de Compiègne.

Paul MEGNIN.

Le Jury du Championnat

composé de MM. Caze de Caumont, baron Coche de la Ferté, G. Desurmont et H. Liévin, et les lauréats.

Nous prions nos lecteurs de nous adresser, sous forme de lettres ou d'articles, leur opinion ou leurs critiques sur les sujets traités dans La Vie au Grand Air *par nos collaborateurs. Nous serons heureux de publier les lettres ou les documents qui nous sembleront intéressants, sans toutefois prendre sur ce point aucun engagement.*

Le Sportsman et la Finance

COMMENT ont fini les grandes grèves de Pittsburg et des pays noirs de Pensylvanie?

Il y avait là des intérêts engagés tout aussi importants que ceux qui luttent dans les départements du Nord ; les ouvriers, mineurs ou métallurgistes y étaient beaucoup plus nombreux.

Cependant les grèves américaines n'ont jamais eu la longueur de la grève actuelle.

C'est que les Américains ont une qualité particulière pour laquelle ils ont créé un mot qui appartient à toutes les langues : *self government*. Ils savent se gouverner eux-mêmes.

Ils n'admettent l'ingérence de personne dans leurs affaires, ni politiciens, ni agitateurs. Ils traitent eux-mêmes leurs affaires et l'on s'entend vite, parce que l'intérêt de tous est de gagner de l'argent ensemble.

Il nous paraît que cette initiative, cette vigueur, cet étonnant esprit d'organisation qu'ils mettent en tout, sont propres à engager nos capitaux à aller se réfugier chez eux.

Dans notre dernière causerie, nous avons montré le néant de cet axiome de l'abaissement de l'intérêt de l'argent, au moyen duquel les Banques se servent en France de l'argent du public à des conditions dérisoires. Les 6 o/o d'intérêt que la Russie paye à ces mêmes banques (qui ont l'obligation nouvelle à 415 francs) prouvent que le taux de l'intérêt s'est brusquement relevé.

Nous n'avons pas attendu cette preuve pour dire à nos clients qu'aux Etats-Unis les industries les plus solides offrent 5 o/o d'intérêt net à leurs obligataires, avec des garanties que nous trouvons, nous, plus solides que celles de l'Etat Russe lui-même.

Non seulement, les capitaux trouvent dans les premières industries américaines, un intérêt rémunérateur de 5 o/o, mais ils le trouvent dans des conditions de sécurité indiscutables, parce que la liberté du travail y est assurée par les institutions du pays.

Plusieurs lecteurs de la *Vie au Grand Air* nous écrivent qu'ils croient difficilement à la possibilité d'obtenir un intérêt de 5 o/o avec des valeurs sûres, nous répondons en donnant comme exemple quelques obligations qui, au cours actuel d'achat, rapportent tout au moins 5 o/o net et constituent des placements de premier ordre.

Oblig. 5 o/o Electrical Development Co Ontario (Société d'Electricité aux chutes de Niagara).

5 o/o Rio-de-Janeiro Tramway Light et Power Co (Société de Tramways, Eclairage et Energie électrique de la ville de Rio de-Janeiro).

Oblig. 5 o/o Mexican Light et Power Co. — 5 o/o Duluth Rainy Lake (Chemins de fer Canadiens). — 5 o/o Alberta Railway et Irrigation (Société de terrains au Canada).

Une liste complète est à la disposition de nos lecteurs sur leur demande.

CORRESPONDANCE.

L. B., Bordeaux. — Nous n'avons jamais été bien partisans de la Greene Gold Silver Co, Société minière du Mexique, dont on a essayé le placement en France il y a un an. Tenez-vous en aux valeurs moins aléatoires. Vous pouvez acheter les obligations 4 o/o National Railroad of Mexico ou 5 o/o Mexican Light et Power.

A. de M., Lyon. — Oui, l'accord s'est produit entre les producteurs de nitrate, ce qui explique la reprise du Lautaro Nitrate.

G. D., Paris. — A. Darracq et Co, Société Anglaise. Les bénéfices de 1905 sont de $ 152,664. Les obligations de cette Société cotent 98 1/2 — elles sont remboursables à 105 — gardez en portefeuille. Vous pouvez acheter l'action Djendli.

R. C., Alger. — Les actions Ritz Hotel donnent du 10 o/o.

Déjà quelques lecteurs de la *Vie au Grand Air* nous ont demandé la *Revue internationale des valeurs de placement* qui est le complément naturel, obligatoire, pourrions-nous dire, de ces causeries financières.

La *Revue internationale des valeurs de placement* fournit quantité de renseignements, d'indications, d'appréciations, que nous ne pouvons donner dans ces courtes chroniques hebdomadaires.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* ont le plus grand intérêt à lire la *Revue internationale des valeurs de placement* et, pour leur permettre d'apprécier la valeur de cet organe, le service gratuit pendant un mois sera fait à tout lecteur de la *Vie au Grand Air* qui voudra bien en faire la demande au bureau du journal, 9, rue Pillet-Will.

N.-B. — Pour tout ce qui concerne la partie financière, Renseignements sur Valeurs, Ordres de Bourse, Paiement de Coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la Banque Demme, Desrousseaux et Cie, 9, rue Pillet-Will (rue Laffitte), Paris.

Banque DEMME, DESROUSSEAUX et Cie,

9, rue Pillet-Will, Paris.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Nous aurons cette année 300 stocks en France. ⌀ Notre nouveau panonceau. ⌀ Tous nos stocks comporteront des enveloppes et des chambres à air.

Nous n'aurons pas moins de 300 stocks en France cette année (1).

Nos lecteurs constateront l'énorme progression du nombre de nos stocks qui, maintenant, étendent partout leur vaste réseau. A l'étranger, d'ailleurs, les progrès n'ont pas été moins sensibles, et, les touristes retrouveront partout avec plaisir notre panonceau.

A partir de cette saison, et pour la France, nos panonceaux seront du modèle ci-dessous (fig. 1), c'est-à-dire qu'ils porteront le millésime de l'année. Les automobilistes devront donc s'assurer que ce millésime correspond bien à celui de l'année en cours.

Comme précédemment, nos stocks seront désignés à l'attention des intéressés par nos *affiches spéciales* (fig. 2) bien connues, apposées sur les différentes voies d'accès amenant aux villes où se trouvent des stocks et mentionnant les noms et adresses de nos stockistes.

(1) La liste complète sera donnée dans le Guide Michelin, édition 1906, qui paraîtra dans le courant de mai ; ce guide est distribué gratuitement. — (Franco 0 fr. 60).

Nos stocks comprendront aussi cette année, naturellement, toutes les dimensions courantes d'enveloppes et de chambres à air, ainsi que les accessoires indispensables : manchons-guêtre, boulons de sécurité à serrage instantané, emplâtres divers, leviers, etc., etc.

Panonceau (fig. 1)

Ils comporteront toujours un emballage spécial et *plombé* pour toutes les chambres à air et enveloppes.

Toutefois, nous avons réalisé un grand progrès cette année en supprimant nos stocks de chambres à air seules. Tous nos stockistes de 1906 posséderont donc à la fois enveloppes et chambres à air.

Dès maintenant, nos stocks sont en place, c'est-à-dire qu'ils existent *bien, et réellement*, chez leurs détenteurs, et non pas seulement sur le papier.

Les détenteurs de notre stock ont, comme obligation, de tenir toujours au complet leur approvisionnement et de remplacer immédiatement tout objet par eux vendu.

Il peut arriver cependant, par suite de ventes répétées

Affiche (fig. 2)

du même article, qu'un agent se trouve provisoirement démuni de tel ou tel objet.

Néanmoins, comme cette obligation leur est imposée par nous dans l'intérêt des automobilistes, nous demanderions à ceux-ci de nous signaler les cas où ils ne trouveraient pas, dans un stock, l'objet qu'ils désirent, à la condition, bien entendu, que cet objet fasse partie de la composition de notre stock, qui est mentionnée dans notre Guide Michelin.

MICHELIN.